Introducción

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Introducción 3
Objeto del trabajo 4
Estructura y contenido 4
Capítulo I 4
Capítulo II 5
Capitulo III 5
Capítulo IV 6
Capítulo V 7
Capítulo VI 7
Síntesis, conclusiones y recomendaciones del trabajo 7

Introducción

La Iniciativa para la Integración de la de la Infraestructura Regional Sur Americana (IIRSA) es una iniciativa multinacional que involucra, por primera vez, a los doce países independientes de América del Sur. Tiene su origen en la Cumbre de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia entre el 30 de agosto y el 1° de septiembre de 2000 donde se identificó la integración física como una necesidad insoslayable para construir los grandes ejes de desarrollo regionales en los sectores de transporte, telecomunicaciones y energía. Complementariamente, se consideró, también, la relación con la infraestructura social y ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento.

Las líneas directrices brindadas estipulaban que los espacios geográficos eran ámbitos de crecimiento económico y de desarrollo social, objetivos que debían alcanzarse con sostenibilidad ambiental y participación de la comunidad.

A fines del mismo año 2000 y con el propósito de consolidar una visión regional integrada sobre las líneas de acción para el desarrollo de la infraestructura, se realizó en Montevideo, Uruguay, una segunda reunión multinacional con presencia de los Ministros de Energía, Telecomunicaciones y Transporte, así como en algunos casos Ministros de Planificación y/o Desarrollo Económico de los países de la región, los que contaron con el apoyo y participación de los Ministerios de Relaciones Exteriores.

En este encuentro, el Comité de Coordinación Técnica, conformado por los tres bancos de desarrollo que operan en el área sudamericana, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), identificó doce ejes de integración y desarrollo y seis procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística.

Los doce ejes de integración y desarrollo identificados son los siguientes:

- Eje Mercosur (San Pablo - Montevideo - Buenos Aires - Santiago).
- Eje Andino (Caracas - Bogotá - Quito - Lima - La Paz).
- Eje Interoceánico Brasil - Bolivia - Perú - Chile.
- Eje Venezuela - Brasil - Guyana - Suriname.
- Eje Multimodal Orinoco - Amazonas - Plata.
- Eje Multimodal del Amazonas (Brasil - Colombia - Ecuador - Perú).
- Eje Marítimo del Atlántico.
- Eje Marítimo del Pacífico.
- Eje Neuquén (Argentina) - Concepción (Chile).
- Eje Porto Alegre (Brasil) - Jujuy (Argentina) - Antofagasta (Chile).
- Eje Bolivia - Paraguay - Brasil.
- Eje Perú - Brasil (Acre - Rondonia).

Por su parte, los seis procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística sudamericana se refieren a los siguientes tópicos:

- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal.
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo.
- Facilitación de Pasos de Frontera.
- Armonización de Políticas Regulatorias, de Interconexión, de Espectro, de Estándares Técnicos y de Universalización de Internet.

- Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional.
- Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales.

Dentro de los denominados Procesos Sectoriales, la Facilitación de Pasos de Frontera posee gran importancia y prioridad como herramienta que facilite la integración entre los países en el movimiento de personas, mercaderías y los medios transportadores de éstos.

En este marco de esfuerzo conjunto multilateral para la potenciación de los lazos entre los países de Sud América en aras de hacer del subcontinente un espacio de mayor integración y desarrollo sustentable, es que el BID y la CAF, dentro de la Iniciativa IIRSA, han encomendado la realización del presente estudio[1] poniendo énfasis en la operatoria de los pasos de frontera de los países de la región.

Objeto del trabajo

Los principales objetivos del trabajo pueden sintetizarse de la siguiente forma.

- Proveer un diagnóstico y caracterización del comercio y el transporte internacional carretero y de la infraestructura vial utilizada
- Definir y aplicar, en casos seleccionados, un método de análisis y evaluación de los pasos de frontera
- Identificar las principales características de los pasos de frontera de Sudamérica
- Identificar los obstáculos que conspiran contra la fluidez del comercio y el transporte internacional carretero, en particular en los pasos de frontera
- Identificar los componentes necesarios para una tipología de paso de frontera eficiente en Sudamérica
- Proponer cursos de acción para mejorar la fluidez del comercio carretero y en particular para transformar los pasos de frontera hacia modelos mas eficientes de operación y gestión.

Estructura y contenido

El trabajo, se encuentra estructurado en seis capítulos – con sus correspondientes anexos – y un apartado de síntesis, conclusiones y recomendaciones, cuya organización y contenido es el siguiente:

Capítulo I

En este capítulo se presentan, en términos generales, los aspectos más destacados del comercio exterior total de los países de Sudamérica y, en particular, los inherentes

[1] El trabajo se llevó a cabo entre los meses de junio y diciembre de 2002 y en su realización se contó con la colaboración y apoyo de una importante cantidad de personas e instituciones, entre los que, a riesgo de injustas omisiones, merecen destacarse: Juan José Taccone, Carlos Zannier, Victor Cofano, Patricio Wulff, Héctor Maldonado Lira, Ernesto Aranibar, Alejandra Radhl, Rodolfo Huici, Claudia Stevenson, Miroslava Errazuriz de Nevo, Daniel Pulido, Gustavo Guerra García, Emilio Sawada, Blanca Alarcón, Fernando Zubiri, Marcelo Tirolongo, Karina Actis, Ian Thomson, Miryan Echeverría, Guillermo Yamposlky, Alejandro Sicra, Raúl López Uthurralt, Jeanice Jung de Andrade, José Lorenzo Vietti, Alfredo Moscoso, Juan José Minnini, Enrique Filgueira, Roberto Herrera, Pablo Vaimberg y autoridades de las cancillerías, aduanas y agencias de transporte y controles fito - sanitarios de Uruguay , Bolivia, Brasil, Venezuela, Perú, Ecuador y Argentina.

al comercio entre los países de la región, poniéndose énfasis en la porción del mismo que se materializa por el modo carretero. Se abordan aquí, entre otras, cuestiones relativas al comercio exterior en valores y en volúmenes, al grado de apertura de la economía, a la división intermodal del comercio exterior, tanto total como regional, a los principales socios comerciales de cada país, a la incidencia del comercio regional en el comercio total de cada país, a la importancia del modo carretero y a las características salientes de los vínculos comerciales bilaterales por modo carretero.

En el Anexo Capítulo I - Breve Caracterización de los Países de Sudamérica, se presenta una somera descripción de los principales aspectos socio económicos de los países comprendidos en el estudio. Si bien se trata de datos ampliamente difundidos, se ha considerado pertinente su inclusión para facilitar al lector interesado, una comprensión general de los países de la región sin tener que recurrir a fuentes auxiliares. En el Anexo de Comercio Exterior se muestran las series 1998 – 2000 para las distintas variables analizadas en este capítulo. El Anexo de Comercio Exterior 1 – Comercio Bilateral Total por Principales Productos presenta la información relacionada con lo principales productos comerciados por vínculo bilateral.

Capítulo II

El capítulo presenta una sucinta caracterización de la red vial internacional disponible en los países sudamericanos y una breve descripción de los Ejes de Integración definidos en el marco de IIRSA. Además, se detallan los principales proyectos de inversión existentes en infraestructura vial regional, muchos de ellos incluidos en IIRSA.

La organización del capítulo es la siguiente. En primer lugar, se realiza una caracterización global de la infraestructura vial internacional sudamericana, de manera conjunta y para cada uno de los países de la región. Posteriormente, se presentan los Ejes de Integración IIRSA, se describen aquellos que tienen componente vial y se detallan los proyectos de inversión existentes en los mismos, pudiendo ser estos proyectos parte, o no, de IIRSA. Finalmente, con los datos precedentes se realiza una caracterización de los Ejes de Integración en cada país y se presentan las principales conclusiones del capítulo.

En el Anexo Capítulo II - Infraestructura Vial se muestra un detalle de la red vial internacional por corredor, con información por tramo de ruta (longitud del tramo, tipo de carpeta, estado de la misma, cantidad de carriles, tránsito medio diario anual, porcentaje de vehículos pesados, etc.) y de los distintos proyectos de inversión existentes a nivel de cada uno de los países.

Capitulo III

En este capítulo se trata un conjunto heterogéneo de temas relacionados al transporte carretero entre los países de Sudamérica.

En primer lugar – sin perjuicio de su tratamiento más pormenorizado en el capítulo correspondiente – se presenta una breve caracterización del marco normativo aplicable en la CAN, el CONO SUR y el MERCOSUR en materia de transporte internacional de cargas y pasajeros. Se intenta remarcar aquellos aspectos de las principales normas vigentes que permitan apreciar su contribución a la calidad y fluidez del sistema de transporte.

Seguidamente, se brinda la información obtenida referida al parque automotor de cargas de cada país y de las empresas y flotas habilitadas internacionalmente para los tráficos bilaterales y una descripción de los servicios de transporte internacional de pasajeros existentes en la región.

Luego, se indaga sobre los factores que explican las asimetrías y los costos de explotación en el transporte carretero y se discurre sobre las características salientes de las empresas de transporte internacional de carga de la región, las pautas operativas de las mismas en materia de conducción y su incidencia sobre la fluidez del transporte y el precio de los fletes. Esta parte del capítulo se complementa con el Anexo Capítulo III - Evolución del Tipo de Cambio Real para cada uno de los países del área bajo estudio.

En el Anexo Capítulo III - Estimación de Tiempos Evitables se presenta una simulación de los resultados obtenibles en el caso de modificarse las pautas operativas de los transportistas en materia de conducción y los días y horarios de atención en los pasos de frontera.

Capítulo IV

En este capitulo – y el siguiente - se aborda la presentación y tratamiento de los pasos de frontera existentes en la región.

En la introducción se comentan brevemente los acuerdos institucionales y las derivaciones normativas más relevantes adoptados, tanto por la Comunidad Andina como por el MERCOSUR, en materia de integración de los controles que se realizan en los pasos de frontera de la región.

Seguidamente, a la luz del espíritu de la normativa vigente a nivel regional en materia de transporte internacional carretero, se analizan los aspectos que conspiran contra su fluidez en los pasos de frontera. Se discuten y ejemplifican en este acápite, cuestiones tales como los distintos tipos de trasbordo, los controles en la frontera, el equipamiento e infraestructura disponible para los pasos de frontera, las pautas operativas, armonización y controles integrados, la actitud y compromiso de los funcionarios nacionales en los pasos de frontera, la incidencia de los agentes privados sobre la fluidez del transporte en el paso de frontera y el grado de vinculación económica de la población aledaña con el transporte internacional o la infraestructura del paso.

Luego se realiza la presentación de los pasos. A fin de dar cuenta de ellos – su número se aproxima al centenar - y presentar sus principales características en formato homogéneo, para la mayoría de los mismos se ha elaborado una tabla que contiene los siguientes atributos: países que vincula; localidades fronterizas y sus características; otras localidades cercanas; ubicación; aspectos geográficos; temporalidad; vías de acceso principales, con su carpeta de rodado y estado de la misma; controles migratorios; aduana y controles sanitarios a las cargas; organismos de seguridad; infraestructura disponible para los controles; volumen de tránsito anual; importancia del paso en el comercio bilateral y regional; aspectos del comercio y el transporte carretero internacional; grado de integración de los controles; y vinculación económica de las poblaciones aledañas respecto al transporte internacional.

Las tablas mencionadas fueron también preparadas para los pasos de frontera visitados durante la realización de este estudio. Sin perjuicio de ello, dichos pasos son objeto de un análisis más minucioso cuyos resultados pueden verse en el capítulo siguiente.

Para cada vinculo bilateral se presenta una selección de los principales pasos de frontera utilizados, su incidencia en los valores y volúmenes totales comerciados (lapso 1998 – 2000), la direccionalidad que en ellos se verifica (año 2000) y sus principales características a través de la ficha antes aludida. En el Anexo Pasos de Frontera se presenta similar información, para el lapso 1998 – 2000, discriminada por sentido, que incorpora, en algunos casos, pasos de menor importancia que la de los seleccionados.

Por último, se realiza un ordenamiento de los pasos de frontera de la región, en base a las toneladas transportadas durante el año 2000 en cada uno de ellos y se presentan una serie de consideraciones generales respecto a los mismos.

En el Anexo - Capítulo IV - Inventario de Pasos de Frontera se presentan las fichas aludidas para casi un centenar de pasos de la región.

Capítulo V

En este capítulo se analizan las condiciones que debería cumplir un paso de frontera para el desempeño eficiente de las tareas que en el mismo se realizan y se proponen las características endógenas y exógenas que definirían a un paso de frontera como el "deseable" (y posible) para la región.

Seguidamente, se presenta una metodología de análisis para los pasos de frontera y el resultado de la aplicación de la misma para un conjunto de ocho pasos de frontera visitados por los consultores en el marco del presente estudio.

En cada caso, se brinda una pormenorizada descripción de los aspectos relativos a la infraestructura y operación de cada uno de ellos y las conclusiones de mayor relevancia.

Por último, se realiza una evaluación de los pasos visitados (y de la región en general), contrastando sus características con las definidas para el "paso deseable".

En el Anexo del capítulo se presenta la Metodología de Análisis utilizada.

Capítulo VI

Aspectos Legales e institucionales: Se presenta una compilación y análisis del marco normativo vigente a nivel de cada país y bloque regional en materia de transporte carretero e integración.

Síntesis, conclusiones y recomendaciones del trabajo

Por último, se presenta un apartado con la síntesis, conclusiones y recomendaciones que, a la manera de Resumen Ejecutivo, contiene los principales aspectos sobresalientes del trabajo. El mismo concluye con un Plan o Curso de Acción de las recomendaciones efectuadas.

Capítulo I – Comercio Exterior de los Países de Sudamérica

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Comercio Exterior 5
Comercio exterior de los países de Sud América 5
Exportaciones, importaciones y balance comercial medido en volúmenes.....9
Ingresos, egresos y balance de divisas de transporte internacional 13
Grado de apertura de las economías..... 15
Arancel medio externo 16
Participación de los bloques regionales en el comercio total17
Principales socios comerciales 18
Países de la CAN 18
BOLIVIA 18
COLOMBIA 19
ECUADOR.....20
PERU 21
VENEZUELA 22
Países del MERCOSUR + Chile 23
ARGENTINA.....23
BRASIL.....24
CHILE 25
PARAGUAY 26
URUGUAY.....27
Distribución Modal del Comercio Internacional total..... 28
Comercio en valores.....28
Comercio en volúmenes 31
Comercio entre los países de Sud América..... 33
Incidencia del comercio intrarregional de cada país en su comercio exterior total 34
Distribución del comercio intrarregional 37

Valores comerciados 37

Principales vínculos bilaterales 38

Volúmenes transportados 40

El comercio carretero entre los países de Sudamérica 42

Participación de los bloques comerciales en el comercio intrarregional por carretera 42

Incidencia del modo carretero en el comercio intrarregional de cada país 43

Distribución del comercio intrarregional carretero 45

Valores comerciados 45

Principales vínculos bilaterales 46

Volúmenes transportados 48

Principales vínculos bilaterales 49

Características del comercio bilateral por modo carretero 51

Argentina – Brasil 51

Argentina – Chile 53

Brasil – Paraguay 54

Colombia – Venezuela 56

Brasil – Uruguay 57

Argentina – Uruguay 59

Colombia – Ecuador 60

Argentina – Paraguay 61

Argentina – Bolivia 63

Brasil – Chile 65

Chile – Bolivia 66

Bolivia – Perú 68

Síntesis y Conclusiones 69

Comercio exterior 69

Balance de fletes por transporte internacional.....70

Apertura de la economía 70

Importancia del comercio intra e inter bloque 70

Principales socios comerciales.....71

Distribución intermodal del comercio exterior 71

El comercio intrarregional 71

Distribución del comercio intrarregional.....72

Valores comerciados.....72

Principales vínculos bilaterales 72

Volúmenes transportados.....73

El comercio intrarregional por modo carretero 73

Participación de los bloques comerciales en el comercio intrarregional por carretera.....73

Incidencia del modo carretero en el comercio intrarregional de cada país.....74

Participación en los valores comerciados por modo carretero en la región.....74

Principales vínculos en el comercio regional carretero (valores).....74

Participación en los volúmenes comerciados por modo carretero en la región....75

Principales vínculos en el comercio regional carretero (volúmenes) 75

Principales movimientos por carretera 75

Comercio Exterior

Introducción

En este capítulo se presentan, en términos generales, los aspectos más destacados del comercio exterior total de los países de Sudamérica[1] y en particular los inherentes al comercio entre los países de la región, poniéndose énfasis en la porción del mismo que se materializa por el modo carretero. Se abordan aquí, entre otras, cuestiones relativas a balanza comercial y de volúmenes, grado de apertura de la economía, la división intermodal del comercio exterior tanto total como regional, los principales socios comerciales de cada país, la incidencia del comercio regional en el comercio total de cada país, la importancia del modo carretero y las características salientes de los vínculos comerciales bilaterales por modo carretero.

En los casos que resulte pertinente, a fin de lograr una mayor claridad explicativa y facilitar las comparaciones, los resultados se mostrarán en forma general y agrupados para los dos grandes bloques de la Región: CAN y MERCOSUR, bloque al que para lograr una visión total de los países concernidos en este estudio, se añade Chile.

En el Anexo Breve Caracterización de los Países de Sudamérica, se presenta una somera descripción de los principales aspectos socio económicos de los países comprendidos en el estudio. Si bien se trata de datos ampliamente difundidos, se ha considerado pertinente su inclusión para facilitar al lector interesado, una comprensión general de los países de la región sin tener que recurrir a fuentes auxiliares.

En el Anexo de Comercio Exterior, se muestran las serie 1998 – 2000 para las distintas variables analizadas en este capítulo

Las cifras que se presentan en este apartado, por razones de homogeneidad, corresponden en todos los casos al año 2000.

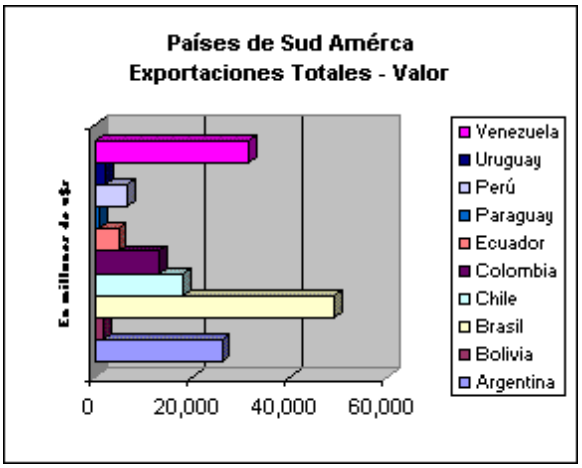
Comercio exterior de los países de Sud América

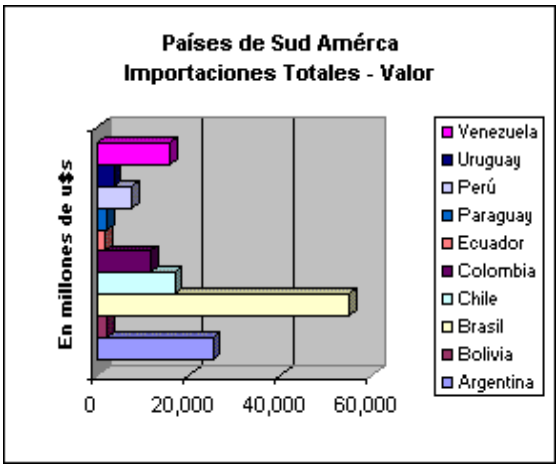
El comercio exterior total de los países incluidos en el análisis (exportaciones e importaciones), totalizó en el año 2000, una cifra aproximada de 295 mil millones de dólares, mientras que el volumen transportado alcanzó a 605 millones de toneladas.

Exportaciones, importaciones y balance comercial medido en valores

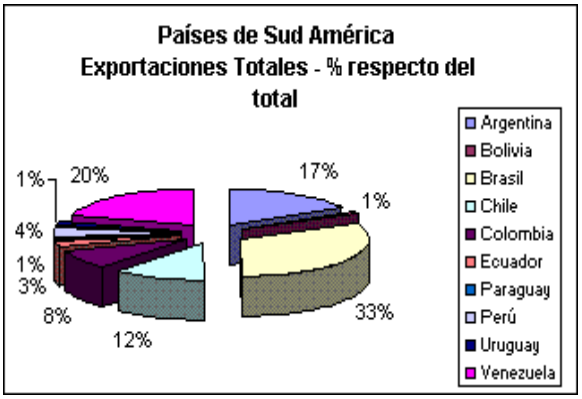
El valor de las exportaciones de los países de la región alcanzó a aproximadamente 155.000 millones de dólares. Brasil es el país sudamericano que registra la mayor cuantía de exportaciones (31.8% del total), seguido por Venezuela (20.5%), Argentina (16.9%) y Chile (11.8%). Bolivia (1%) y Paraguay (0.6%), por su parte, presentan los guarismos regionales más bajos.

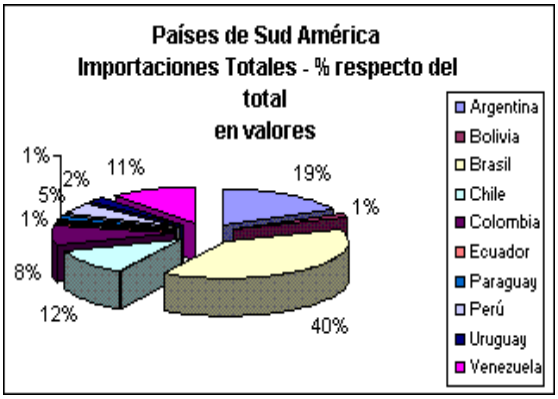
[1] Con la excepción de las tres Guyanas, el resto de los países de Sudamérica se encuentran incluidos en los alcances del presente estudio: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. En lo que sigue, denominaremos a este conjunto de países como Sudamérica o región.



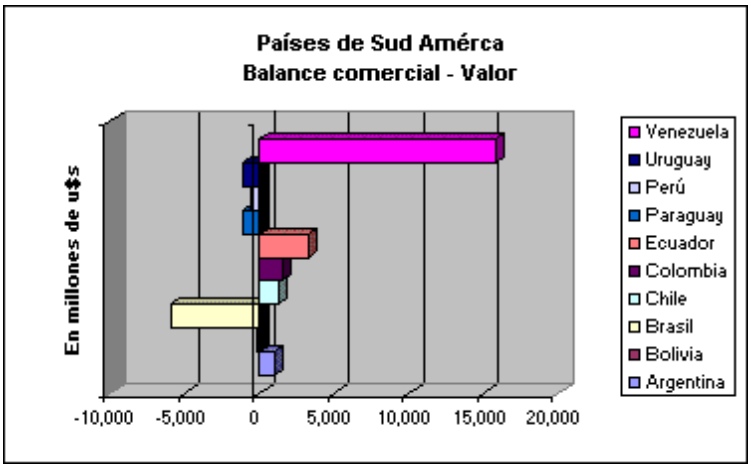


En materia de importaciones, es nuevamente Brasil, quien presenta los mayores niveles, con el 39.1% de las importaciones totales de la región, seguido en este caso por Argentina (17.9%), Chile (11.9%) y Venezuela (11.3%). Ecuador, Bolivia y Paraguay son los países con menores valores de importación, con porcentajes sobre el total que oscilan entre el 1.1% y el 1.5%.

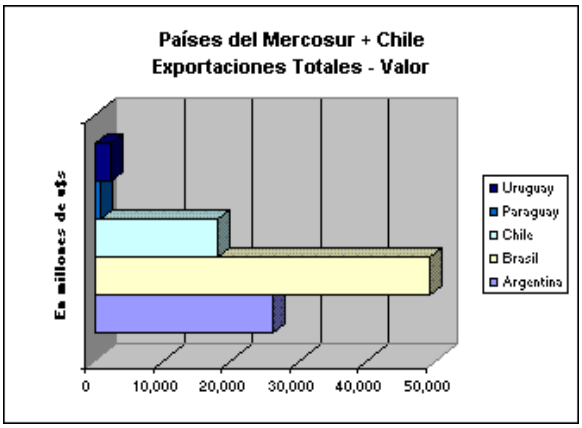


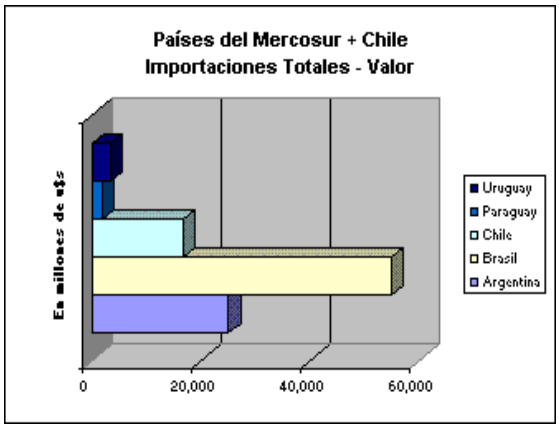


El saldo de la balanza comercial mostró un superávit de aproximadamente 14.000 millones de dólares, liderado por el desempeño positivo de Venezuela y en menor medida Ecuador, Colombia, Chile y Argentina.

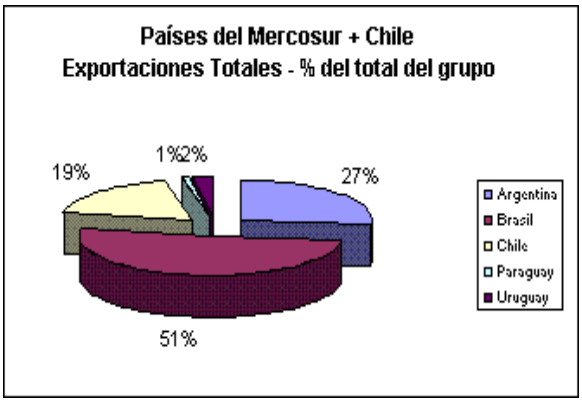


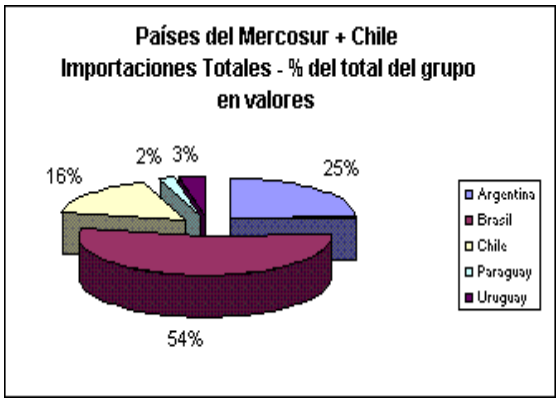
En lo que se refiere a los bloques comerciales regionales, los países que integran el MERCOSUR más Chile fueron los responsables, respectivamente, del 62.5% y del 72.8% de las exportaciones e importaciones de la región medidas en valores.



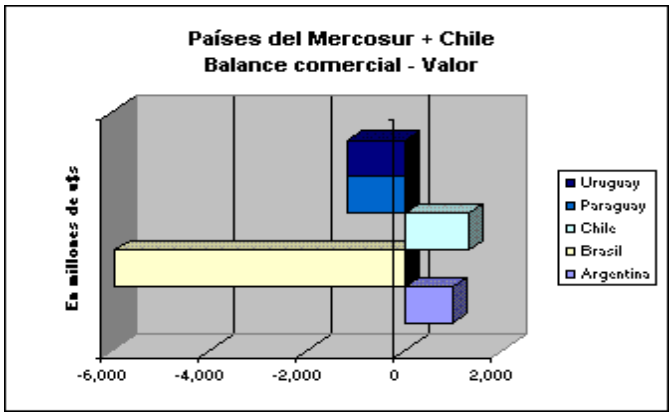


Como resultado de los desempeños aludidos, Brasil y Argentina, en ese orden, son los responsables de más del 75% del valor del comercio exterior del bloque.

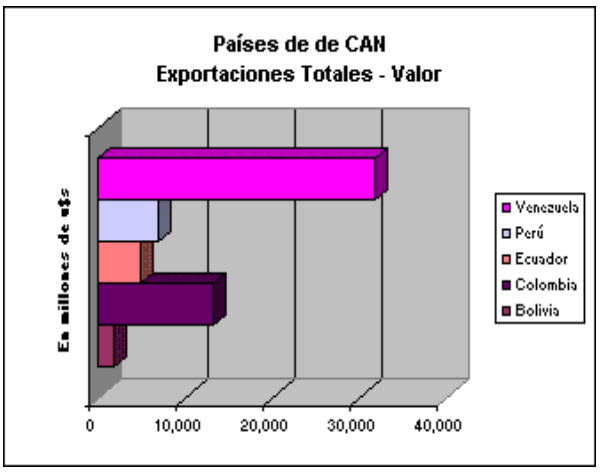


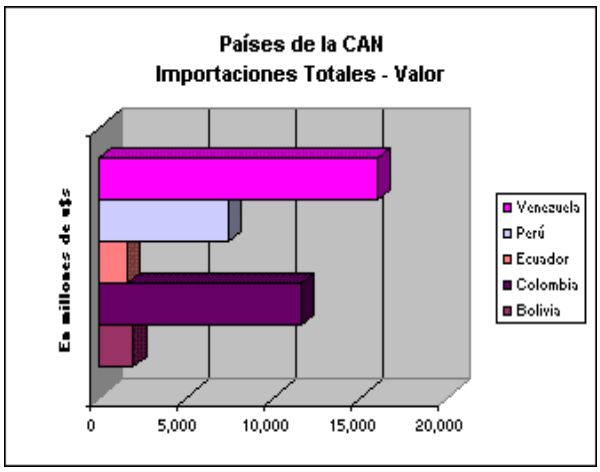


La balanza comercial del bloque fue, para el año 2000, fuertemente negativa, totalizando, aproximadamente, –6000 millones de dólares. Este resultado estuvo determinado por el déficit de Brasil (5.900 millones de dólares), Paraguay y Uruguay, y los moderados superávit obtenidos por Chile y Argentina.

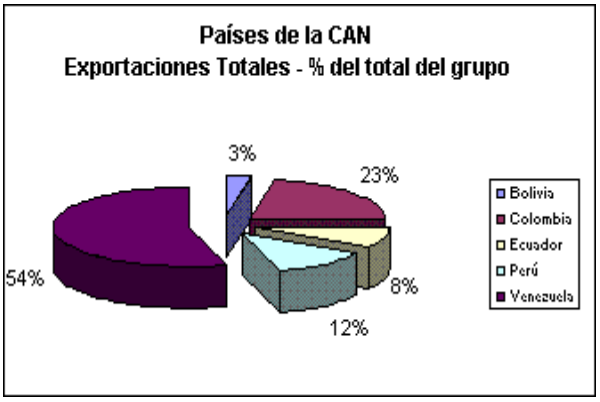


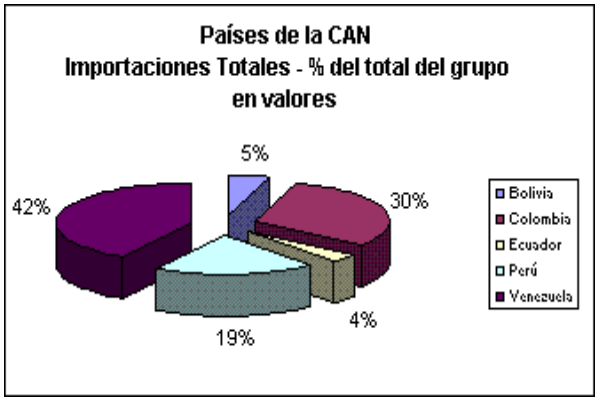
El comercio exterior de los países de la CAN totalizó, aproximadamente, 96 mil millones de dólares, de los cuales 58 mil millones correspondieron a las exportaciones del grupo y el resto a las importaciones.



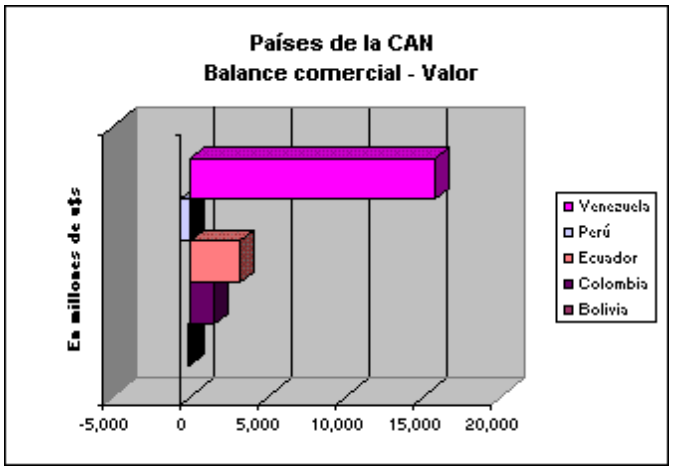


Venezuela es el país que presenta la participación más elevada de comercio exterior en el total de la CAN, seguido por Colombia. Entre ambos explican más del 70% del comercio exterior del bloque.





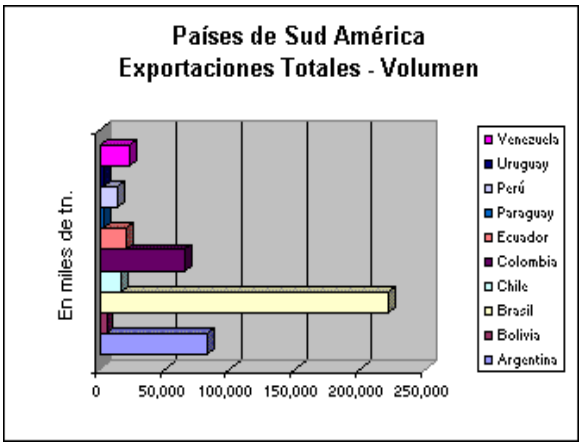
A diferencia de lo verificado para los países del MERCOSUR + Chile, los países integrantes de la Comunidad Andina obtuvieron, en conjunto, un superávit comercial de 19.600 millones de dólares. Este superávit está determinado por los excedentes que generaron Venezuela (15.700 millones) Colombia (1.300 millones), Ecuador (3.200 millones) y leves déficit experimentados por Bolivia y Perú.

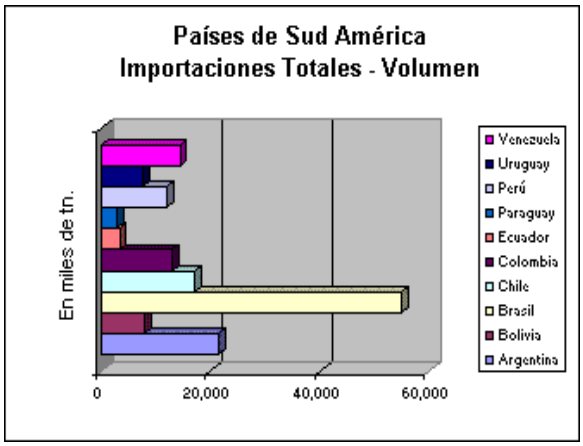


Exportaciones, importaciones y balance comercial medido en volúmenes

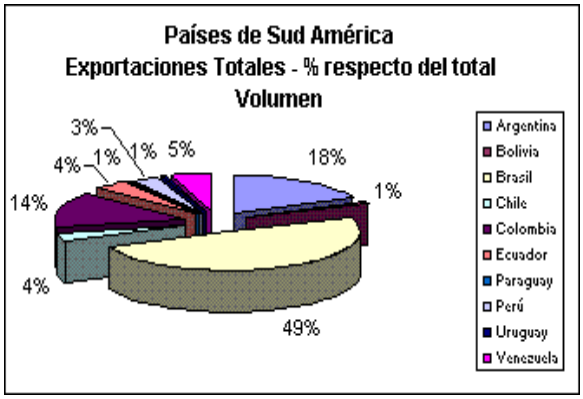
El valor de las exportaciones de los países de la región, medido en volúmenes, alcanzó a 455 millones de toneladas.

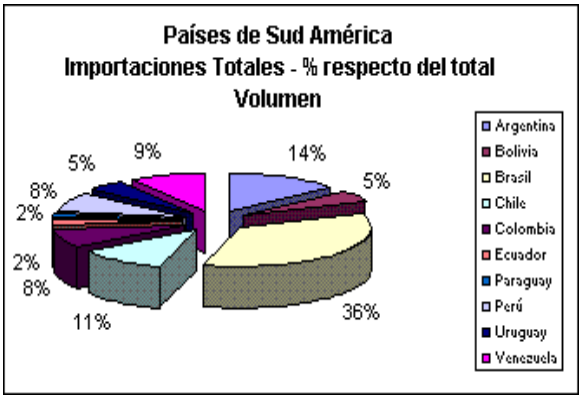
Brasil es el país con mayores volúmenes involucrados en su comercio exterior, con el 49% del total regional, seguido por Argentina (18%) y Colombia. Paraguay, Uruguay y Bolivia, con participaciones que oscilan en el 1% del total, son los de menor incidencia relativa.



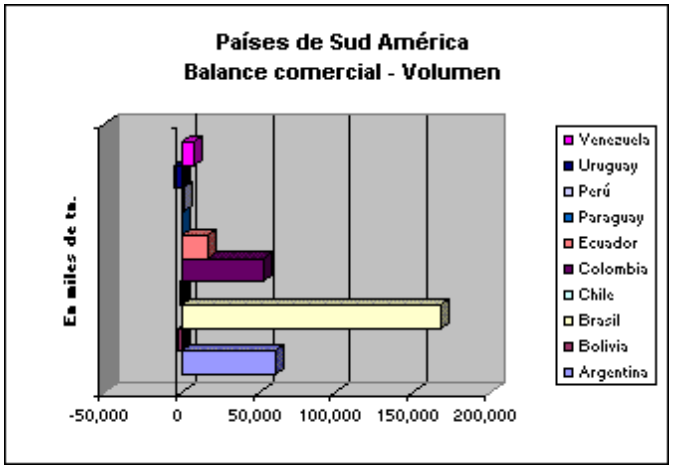


En lo que hace al volumen de la importaciones, Brasil (36%), Argentina (14%) y Chile (11%) son los países cuyas compras al exterior resultan de mayor volumen. En el otro extremo se sitúan Ecuador y Paraguay con participaciones cercanas al 2% del total.

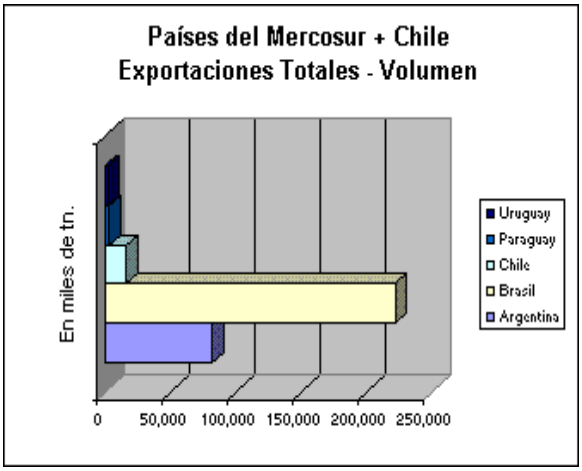


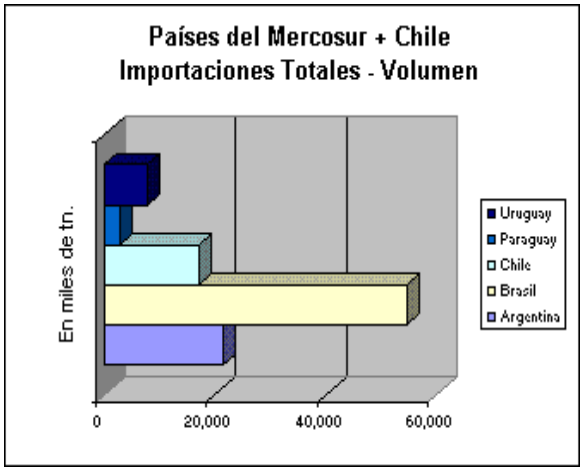


El balance comercial en volúmenes, resultó ampliamente superavitario para los países de la región, con aproximadamente 300 millones de toneladas. La disparidad entre los resultados monetarios y físicos, que se verifica en la mayoría de los países, con excepción de Uruguay y Venezuela (balance deficitario en volúmenes, quizás influido por problemas en la contabilización de sus exportaciones de petróleo y derivados) y Chile (balance equilibrado) refleja la composición de las exportaciones conformadas, en buena medida por productos primarios con escaso valor agregado. Como ejemplo de lo señalado, el valor promedio de la tonelada de exportación alcanzó a 340 dólares, mientras que el de las importaciones, denotando el mayor valor agregado de las mismas, se ubicó en 943 dólares. Brasil, seguido por Argentina, son los países que muestran la peor relación entre el valor promedio de sus exportaciones e importaciones. Los valores promedios de la tonelada exportada alcanzan a 221 y 317 dólares respectivamente, mientras los de sus importaciones se sitúan en 1.006 y 1.166 dólares.



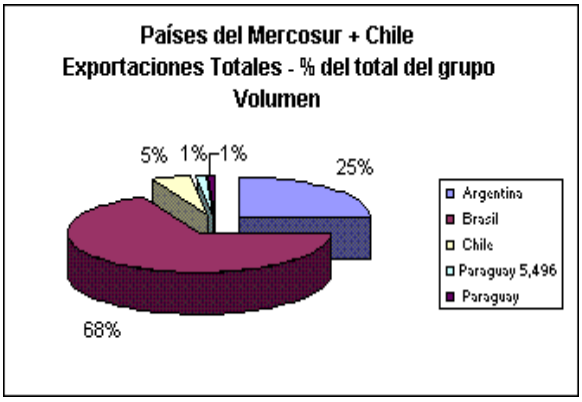
El volumen del comercio exterior de los países del MERCOSUR más Chile fue de aproximadamente 430 millones de toneladas de los cuales 328 millones correspondieron a sus exportaciones. Estas cifras otorgan al bloque una participación del 72% y 70% de los volúmenes exportados e importados, respectivamente, en la Región.

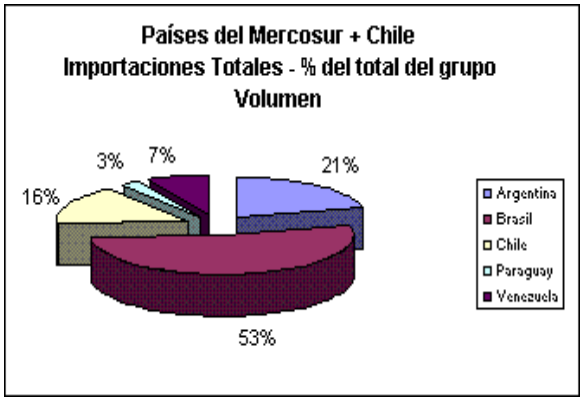




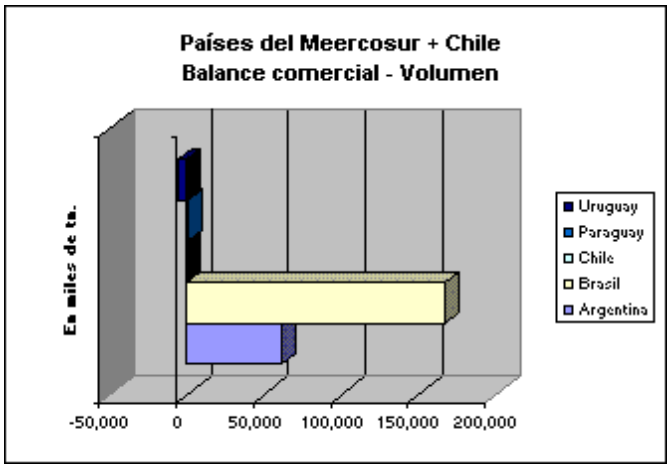
Las exportaciones de Brasil y Argentina, alcanzan a más del 90% de los volúmenes totales exportados por el bloque.

Los volúmenes importados muestran una distribución más equilibrada, a favor de una mayor participación relativa de Chile, Uruguay y Paraguay, aunque la incidencia Brasil y Argentina (74%) continúa siendo determinante en el total del bloque.

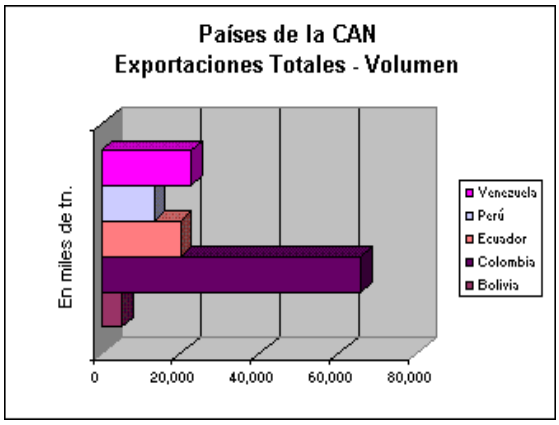


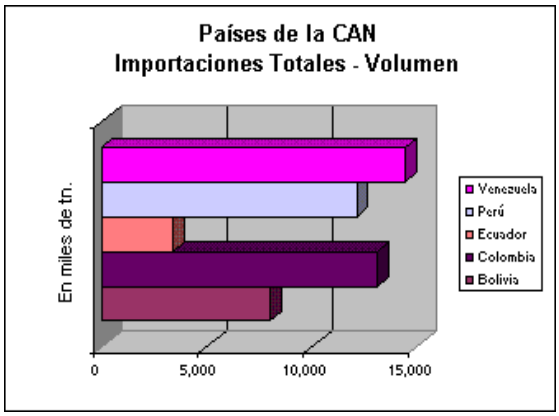


La balanza comercial de los volúmenes comerciados es fuertemente superavitaria para Brasil y Argentina, casi neutra para Paraguay y Chile y deficitaria para Uruguay.



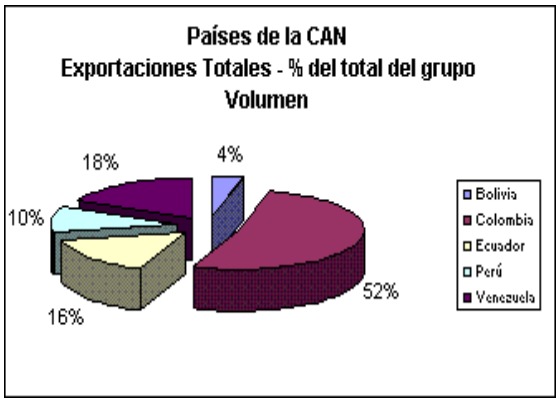
El volumen del comercio exterior de los países de la CAN alcanzó, en el año 2000, a 172 millones de toneladas, producto de 127 y 45 millones de toneladas exportadas e importadas, respectivamente.

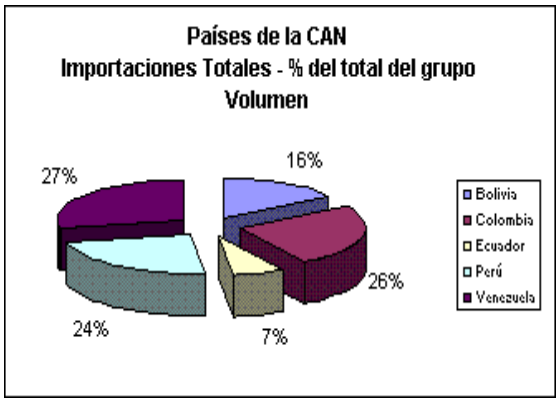




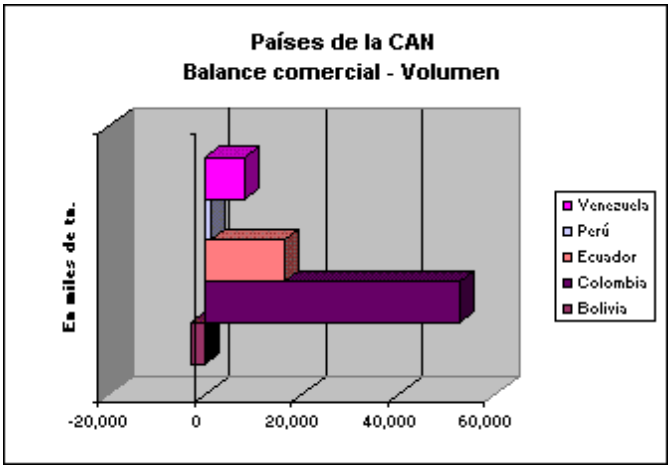
Colombia, lidera los volúmenes exportados por este grupo con el 52% sobre el total, seguido por Venezuela (aunque con la salvedad de la posible subvaluación antes comentada) y Ecuador.

En el caso de las importaciones, la distribución es mucho más pareja, mostrando a Venezuela, Colombia y Ecuador con incidencias similares en torno del 25% en cada caso.





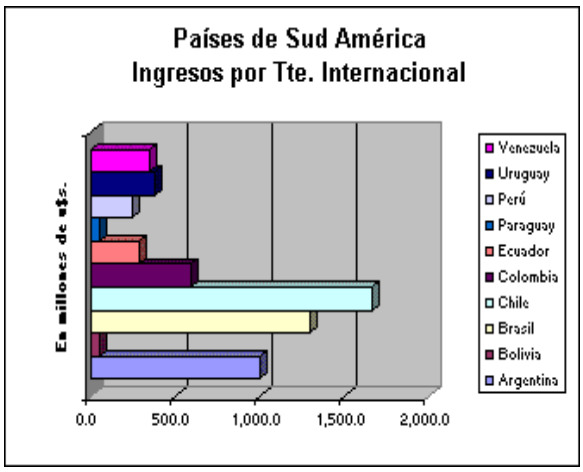
La balanza de volúmenes comerciados es también superavitaria para este conjunto de países, aunque en los casos de Bolivia y Perú es levemente deficitaria.

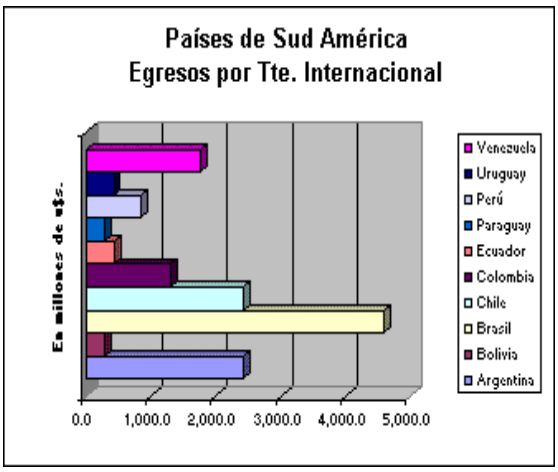


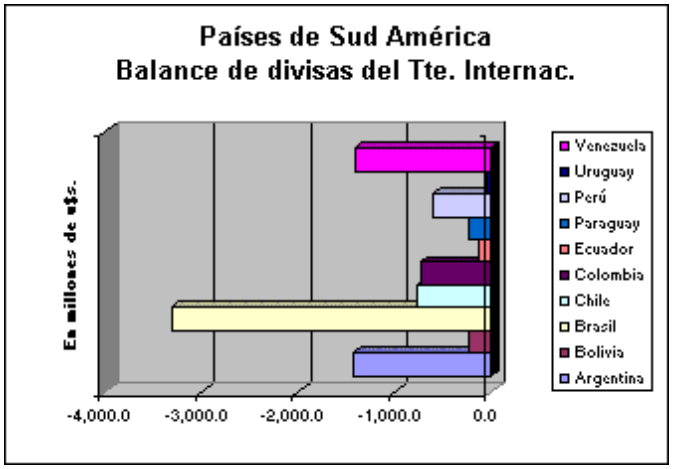
Ingresos, egresos y balance de divisas de transporte internacional

La totalidad de los países de Sud América mostraron cifras negativas para su balance de divisas por el transporte internacional por una cifra cercana a los 9.000 millones de dólares, producto de ingresos por exportaciones de servicios de transporte internacional de 6.000 millones de dólares y de importaciones por unos 15.000 millones de dólares.

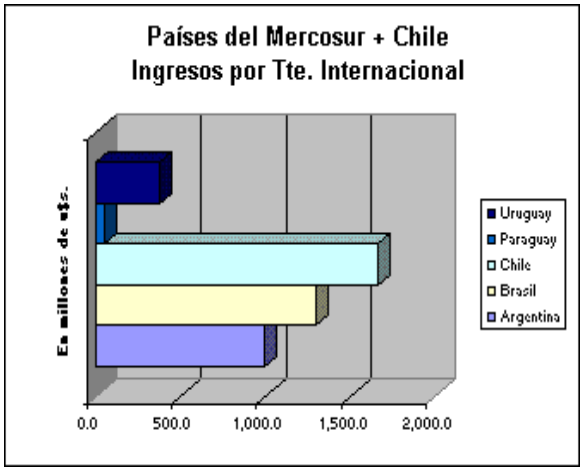
La relación entre los fletes y el comercio exterior de los países de la región se encuentra en el orden del 8% / 9%, con la excepción de Bolivia y Paraguay, donde el peso del flete es sustancialmente mayor (14% y 17%, respectivamente), probablemente debido a la condición de países mediterráneos y la consiguiente necesidad de realizar combinaciones modales en sus operaciones de comercio exterior.

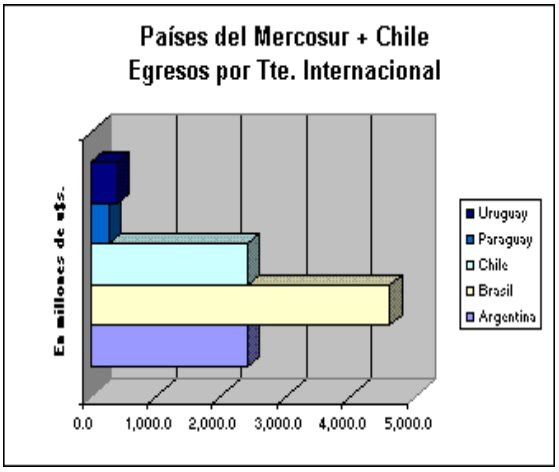




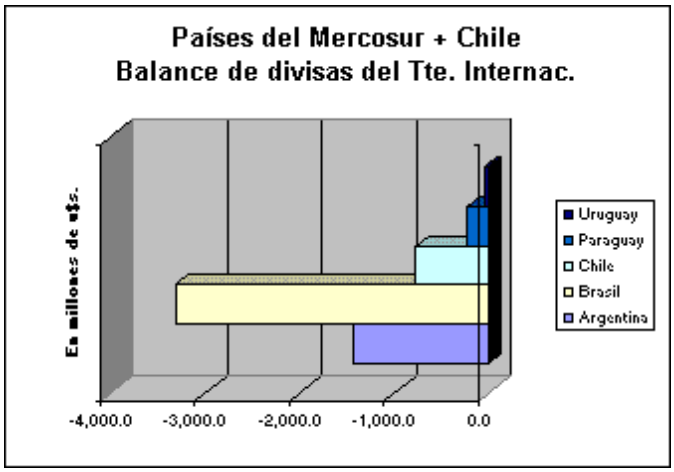


Entre los países del MERCOSUR más Chile, en un contexto deficitario para todos los integrantes del bloque, Chile, con el 38% del total es el país que registra mayores ingresos en este concepto, seguido por Brasil y Argentina. En materia de egresos Brasil, con más de 4.500 millones de dólares, explica el 31% de los pagos al exterior.



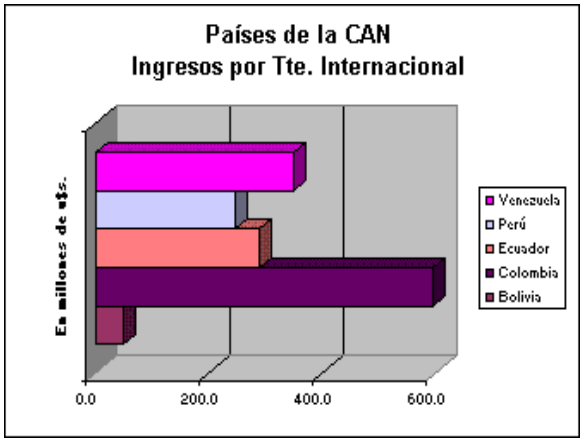


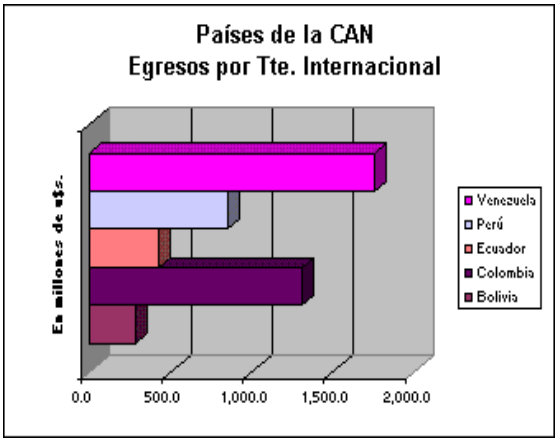
El saldo de la balanza del bloque por transporte internacional fue negativo en casi 5.800 millones de dólares, con la distribución que se muestra en el gráfico siguiente.



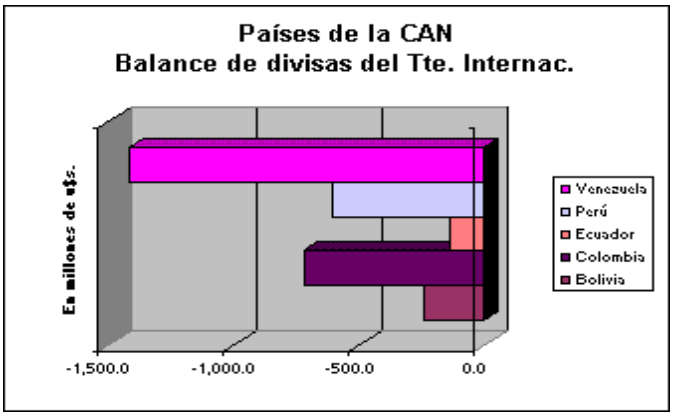
Entre los países de la CAN, Colombia es el que muestra los mayores ingresos por transporte internacional, con aproximadamente 600 millones de dólares, que explican el 39% de los totales por este concepto.

En materia de egresos Venezuela, con más de 1.500 millones de dólares, totaliza el 38% del total pagado al exterior en materia de transporte.



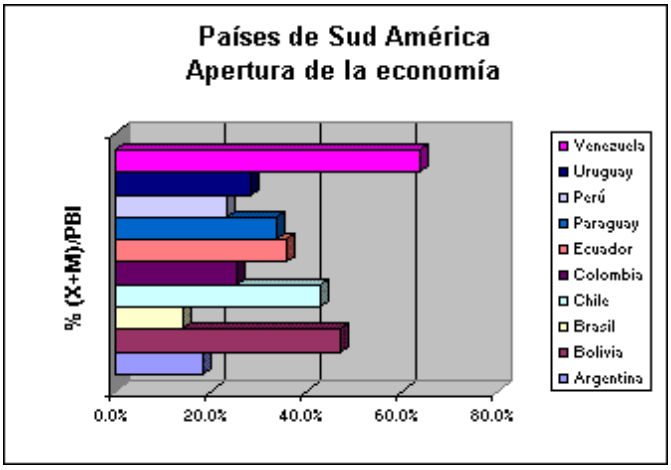


La balanza comercial en este rubro, fue negativa por un valor de 3.100 millones de dólares, con una incidencia del balance venezolano que ronda el 50% del total.

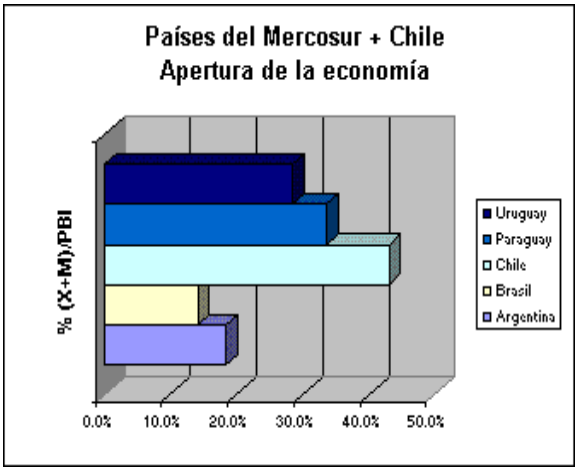


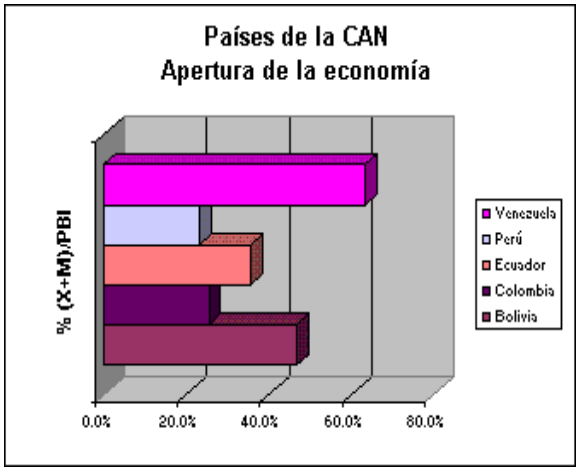
Grado de apertura de las economías

Las mayores economías de la región, Brasil y Argentina, muestran un grado de apertura económica muy baja, del 14% y 18%, respectivamente lo que mueve hacia la baja el nivel medio de apertura del total de países de Sud América. Sin embargo, el resto de los países tienen una fuerte relación con el exterior en niveles que alcanzan el 63% en Venezuela, 47% en Bolivia o 43% en Chile.



Las relativamente cerradas economías de Argentina y Brasil, determinan que el bloque económico MERCOSUR más Chile, tenga una apertura sustancialmente inferior al bloque CAN, 18% y 37%, respectivamente para ambos bloques.



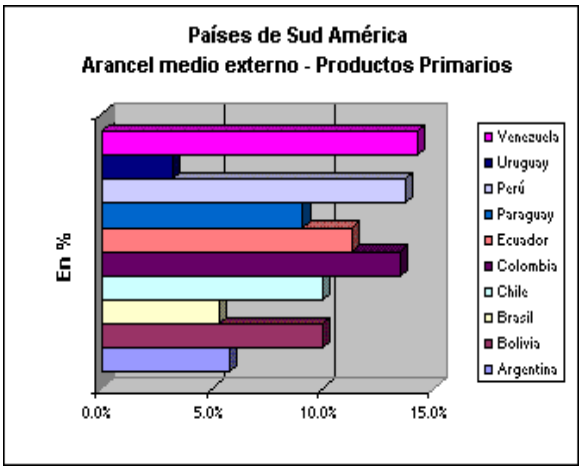


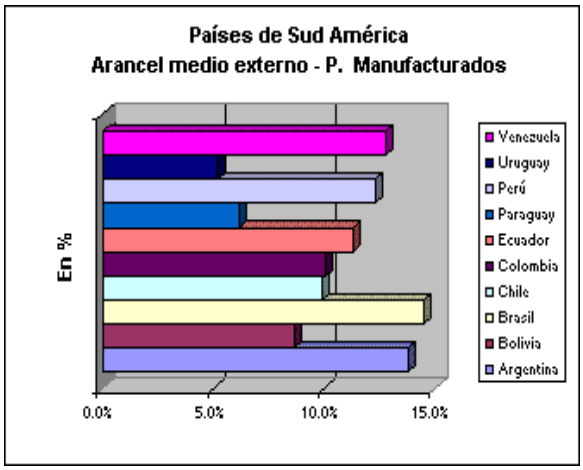
Arancel medio externo

El arancel medio externo que aplican los países de la Región se encuentra en todos los casos por debajo del 15%; Venezuela, con 13.1%, es el país que presenta el mayor nivel de protección.

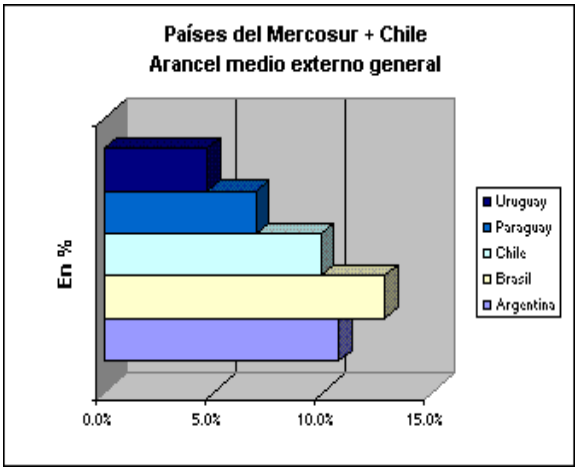
En materia de productos primarios, Uruguay, con el 3.2%, es el que presenta los menores aranceles, seguido por Brasil y Argentina. En el extremo opuesto se ubican Venezuela, Perú y Colombia con aranceles del orden del 13%.

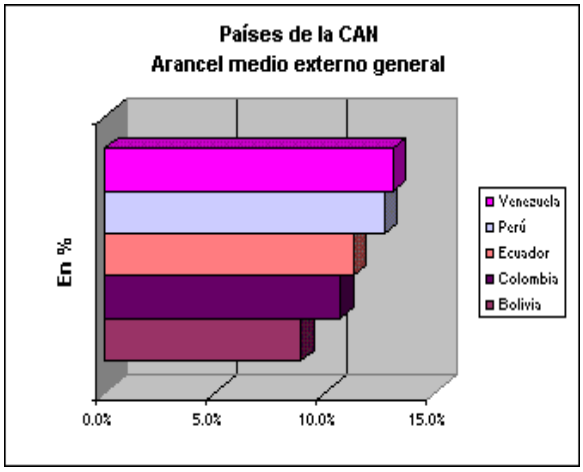
Para los productos manufacturados, Uruguay, Paraguay y Bolivia registran los menores niveles de protección. Brasil (14.5%) y Argentina (13.8%) encabezan la nómina regional de países que más protegen sus manufacturas.





Como resultado de los distintos grados de protección aplicados por los países de la región a sus producciones primarias y manufacturas, el arancel promedio externo general resultante para los integrantes de los bloques MERCOSUR más Chile y CAN son los que se muestran en los gráficos siguientes.





Participación de los bloques regionales en el comercio total

La incidencia del comercio intra e inter bloque en el comercio exterior total de los países sudamericanos alcanza al 25% de los valores comerciados y al 28% de los volúmenes asociados. A fin de obtener guarismos de participación reales, los porcentajes aludidos se obtuvieron sumando las exportaciones e importaciones de cada país, con prescindencia de si algunas de esas exportaciones (en el comercio intra bloque todas) son, a su vez, importaciones de otro país incluido en alguna de las categorías.

Las importaciones del MERCOSUR más Chile provenientes del resto del mundo (excluidos los países de la CAN) totalizaron en el año 2000, 70.000 millones de dólares y 34 millones de toneladas. Esta cifra fue levemente superior a las exportaciones con igual destino de dicho bloque, que alcanzaron a 63.000 millones de dólares y 316 millones de toneladas.

La situación en lo que hace al comercio de los países de la Comunidad Andina con el resto del mundo (excluido el MERCOSUR + Chile) se revierte y muestra una balanza comercial ampliamente superavitaria producto de exportaciones e importaciones por valor de 54.000 y 33.600 millones de dólares. Los volúmenes comerciados alcanzaron, por su parte, a 31 y 54 millones de toneladas en exportación e importación, respectivamente.

El comercio intra MERCOSUR + Chile es el más importante de la región totalizando 47.000 millones de dólares y 107 millones de toneladas. Los mismos guarismos para los países que integran la CAN se sitúan en 11.000 millones de dólares y 23 millones de toneladas, respectivamente

En lo que hace al comercio inter bloque, las exportaciones de los países del MERCOSUR + Chile a la CAN, importan 4400 millones de dólares y 7 millones de toneladas, mientras que en sentido contrario, estas magnitudes alcanzan a 3500 millones de dólares y 12.5 millones de toneladas, respectivamente.

En el cuadro que sigue se muestran la distribución porcentual del comercio exterior de la región por principales bloques.

Regiones	Resto del Mundo		MERCOSUR y Chile		CAN	
	Valores	Tn	Valores	Tn	Valores	Tn
Resto del mundo			23.8%	5.6%	11.4%	5.1%
MERCOSUR y Chile	21.6%	52.4%	15.9%	17.7%	3.0%	2.3%
CAN	18.2%	8.9%	2.4%	4.2%	3.7%	3.8%

Principales socios comerciales

No obstante el crecimiento verificado en el comercio internacional entre los países de Sudamérica y en especial entre los integrantes de los distintos bloques de la región, el mercado de Estados Unidos continúa desempeñando un papel fundamental en el comercio internacional de los países de la región.

Esta importancia es mucho más evidente entre los países que integran la CAN, donde, salvo en el caso de las importaciones de Ecuador y en las importaciones y exportaciones de Bolivia medidas en volumen, Estados Unidos es el primer socio comercial tanto en materia de exportaciones como de importaciones de Venezuela, Colombia, Perú y Bolivia. Esta primacía se verifica en la mayoría de las vinculaciones aludidas, tanto en los valores como los volúmenes comerciados.

Los países del MERCOSUR + Chile presentan un grado de complementariedad mayor en su comercio y por lo tanto, si bien la participación de los Estados Unidos resulta elevada, los intercambios entre los países miembros ocupan lugares significativos en el comercio exterior de cada país.

A fin de mostrar el grado de integración comercial de cada país con el resto de los países sudamericanos y con los bloques regionales que los incluyen, se presenta, en cada caso, la información relativa a sus diez principales socios comerciales. El número de corte adoptado, explica más del 60% del comercio exterior de los cada uno de ellos. La información, salvo para Ecuador, del que no se cuenta datos de volúmenes comerciados, se encuentra desagregada en importaciones y exportaciones y para cada uno de estas categorías, en valores y volúmenes.

Países de la CAN

BOLIVIA

Estados Unidos es el primer socio comercial de Bolivia; el intercambio bilateral explica más del 20% de los valores totales comerciados internacionalmente por este país.

No obstante, el perfil del comercio exterior de Bolivia se encuentra muy orientado a los mercados sudamericanos. Los principales socios comerciales de dicho ámbito originan el 41.5% y el 67.3% de los valores y volúmenes importados y reciben el 37.2% y el 76.9% de los valores y volúmenes de exportación, respectivamente.

A pesar de la pertenencia de Bolivia a la CAN, sus vínculos comerciales son mucho más estrechos con los países del MERCOSUR y Chile. Los países integrantes de este bloque, incluidos en los diez primeros socios, son el origen del 34.6% y el 59.3% de los valores y volúmenes importados y el destino del 18.4% y 58.5% de los valores y volúmenes exportados. Estos guarismos para los países de la CAN incluidos, se reducen para cada una de las categorías enunciadas al 6.9%, 8.0%, 18.8% y 18.4%, respectivamente.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados Unidos	23.6%	Argentina	34.3%
Brasil	14.5%	Estados Unidos	13.5%
Argentina	13.1%	Brasil	13.4%
Japón	8.4%	Chile	11.6%
Chile	7.0%	Perú	6.2%
Perú	4.7%	Venezuela	2.5%
España	2.7%	Japón	2.0%
Alemania	2.6%	México	2.0%
México	2.3%	Colombia	1.8%
Colombia	2.2%	China	1.4%
Otros	18.9%	Otros	11.3%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados Unidos	21.4%	Argentina	28.5%
Reino unido	17.4%	Brasil	17.3%
Colombia	12.2%	Colombia	13.7%
Uruguay	7.5%	Uruguay	10.6%
Bélgica	6.9%	Estados Unidos	8.8%
Suiza	6.7%	Perú	4.7%
Perú	6.6%	Reino unido	3.7%
Argentina	5.0%	Bélgica	3.3%
Brasil	3.6%	Suiza	3.2%
Chile	2.3%	Chile	2.1%
Otros	10.4%	Otros	4.1%

COLOMBIA

Estados Unidos es el primer socio comercial de Colombia; el intercambio bilateral explica más del 45% de los valores y volúmenes totales comerciados internacionalmente por dicho país.

El perfil del comercio exterior de Colombia se encuentra medianamente orientado a los mercados sudamericanos. Los principales socios de esta región explican el 13.5% y el 20.2% de los valores y volúmenes importados y a ellos se destinan el 20.2% y el 2.9% de los valores y volúmenes de exportación respectivamente.

Sus principales vínculos comerciales con Sudamérica se verifican con sus vecinos Venezuela y Ecuador, siendo el primero su segundo socio en materia de valores de importación y exportación. Chile, y en menor medida Perú, son los otros países de la región que se encuentran incluidos entre sus socios más importantes.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados Unidos	40.0%	Estados Unidos	47.4%
Venezuela	8.0%	Venezuela	13.5%
Alemania	4.5%	Ecuador	4.7%
Panamá	4.1%	Alemania	3.3%
México	3.9%	Canadá	2.5%
Japón	3.7%	Reino unido	2.2%
Brasil	3.5%	México	2.1%
Francia	3.1%	Chile	2.0%
Ecuador	2.7%	Francia	1.9%
Chile	2.0%	Japón	1.6%
Otros	24.4%	Otros	18.7%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados Unidos	47.4%	Estados Unidos	46.3%
Venezuela	13.5%	Alemania	8.2%
Ecuador	4.7%	Reino unido	7.4%
Alemania	3.3%	Portugal	3.9%
Canadá	2.5%	Francia	3.4%
Reino unido	2.2%	Italia	3.0%
México	2.1%	Países Bajos	2.5%
Chile	2.0%	Canadá	2.4%
Francia	1.9%	Perú	1.9%
Japón	1.6%	España	1.8%
Otros	18.7%	Otros	19.1%

ECUADOR

Colombia es el primer socio ecuatoriano en lo que hace al valor de sus importaciones (36.4%), mientras que los Estados Unidos es el destino mayoritario de sus exportaciones (36.6%).

Su grado de integración comercial con los países sudamericanos es más intensa en materia de importación. En los principales socios de esta región se abastece del 64.4 % de sus compras en el exterior. En este sentido el 28% se origina en países del MERCOSUR + Chile y el 36.4% en los países de la CAN.

En lo que hace a sus exportaciones, las ventas destinadas a los principales socios de la región alcanza al 16% con participaciones del MERCOSUR y Can del orden del 4.6% 11.4% respectivamente.

Perú, con poco más del 6% de las exportaciones, se constituye en el principal mercado sudamericano para las exportaciones ecuatorianas

IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
Valor		Valor	
	%		%
Colombia	36.4%	Estados unidos	36.6%
Chile	13.8%	Corea del sur	6.6%
Brasil	10.1%	Panamá	6.1%
Alemania	8.2%	Perú	6.0%
China	5.2%	Colombia	5.4%
Corea del sur	5.0%	Chile	4.6%
Canadá	4.7%	Italia	3.3%
Argentina	4.1%	Japón	2.7%
Bélgica	4.0%	Alemania	2.6%
Taiwán.	2.9%	Rusia	2.5%
Otros	5.6%	Otros	23.6%

PERU

Al igual que la mayoría de los países de la CAN, Estados Unidos es el principal socio comercial de Perú en el valor de sus importaciones y exportaciones.

En forma similar que Ecuador, su vínculo más intenso con los mercados de los países sudamericanos se verifica en las importaciones, donde Colombia, Chile, Argentina y Ecuador lo abastecen del 33.3% y del 61% de sus compras en el exterior medidas en valor y volumen respectivamente.

Las importaciones de los principales socios de la CAN involucran el 18.3% y el 41% de los volúmenes y valores de sus compras externas, mientras que los principales proveedores del MERCOSUR + Chile (Chile, Brasil y Argentina) aportan, respectivamente, el 15% y el 19.7%.

La inserción en los mercados aludidos es más débil en lo que hace a sus exportaciones. En este caso, Chile y Brasil son los receptores del 7.1% y el 10.5% del valor y volumen respectivamente de las ventas externas peruanas; entre los principales socios del Perú, no aparece ningún país de la CAN.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	23.2%	Venezuela	19.7%
Venezuela	8.4%	Estados unidos	12.2%
Japón	6.4%	Argentina	12.1%
Colombia	5.4%	Ecuador	12.0%
Chile	5.4%	Colombia	9.7%
Brasil	5.1%	Chile	5.7%
Argentina	4.5%	Canadá	4.8%
Ecuador	4.5%	Nigeria	2.4%
China	3.9%	China	2.2%
México	3.2%	Brasil	1.9%
Otros	29.9%	Otros	17.2%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	27.4%	China	17.7%
Reino unido	8.4%	Estados unidos	15.5%
Suiza	8.1%	Japón	9.6%
China	6.5%	México	7.9%
Japón	4.8%	Chile	7.6%
Chile	3.9%	Corea del sur	4.5%
Brasil	3.3%	Trinidad Tobago	3.7%
Alemania	3.2%	Brasil	2.9%
España	2.7%	Alemania	2.4%
México	2.2%	Bélgica	2.2%
Otros	29.7%	Otros	26.0%

VENEZUELA

Estados Unidos, con una participación cercana al 40% en el valor y volumen del comercio externo total de Venezuela, es el primer socio comercial de este país.

De mediana inserción en el mercado de los países sudamericanos, se abastece de éstos el 9.3% y el 14.7% del valor y el volumen de sus importaciones, respectivamente. Colombia, con aproximadamente un 6%, tanto en valor como en volumen, es en este sentido su principal socio comercial de la región, seguido por Brasil y en menor medida por Argentina y Chile.

En lo que hace a los principales socios de las exportaciones, Venezuela coloca en los países de Sudamérica el 25.9% y el 16.7% de valores y volúmenes, respectivamente. Al

igual que en las importaciones, su principal socio es el vecino Colombia (17.7% y 6.9%) al que se añaden con menores participaciones Perú, Brasil y Chile.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	40.4%	Estados unidos	40.4%
Italia	5.9%	Canadá	8.3%
Colombia	5.7%	Colombia	6.5%
Japón	4.0%	Antillas h.	5.1%
México	3.9%	Argentina	3.6%
Brasil	3.6%	España	3.5%
España	3.3%	Países Bajos	2.9%
Canadá	2.9%	Brasil	2.6%
Corea del sur	2.1%	México	2.5%
Francia	2.0%	Chile	2.0%
Otros	23.2%	Otros	22.7%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	33.4%	Estados unidos	38.4%
Colombia	17.7%	Colombia	6.9%
Japón	5.4%	Italia	4.8%
México	4.6%	Brasil	4.0%
Perú	3.7%	España	3.8%
España	3.0%	Francia	3.7%
Italia	2.3%	R. Dominicana	3.6%
Brasil	2.3%	Perú	3.2%
Chile	2.3%	Países bajos	3.2%
Países Bajos	2.3%	Chile	2.6%
Otros	23.1%	Otros	25.9%

Países del MERCOSUR + Chile

ARGENTINA

Como reflejo de la mayor complementariedad que presentan los países del bloque, el primer socio comercial en el comercio total de Argentina, medido en valores y volúmenes, es Brasil, con quien intercambia más del 25% de su comercio exterior total, relegando a los Estados Unidos al segundo lugar.

Los países sudamericanos incluidos entre sus principales socios, aportan el 28% y 53.2%, respectivamente, de los valores y volúmenes importados. En materia de volúmenes presenta la particularidad de que todos los países que integran el bloque se encuentran entre sus diez socios más importantes. En valores, la situación se revierte ya que sólo integran la selección el mencionado Brasil y Chile.

Los países del MERCOSUR y Chile son, a su vez el destino del 41.9% y el 38% del valor y el volumen de sus exportaciones, estando nuevamente los integrantes del bloque incluidos dentro de sus diez principales socios.

El único país sudamericano extra bloque que ingresa en la selección es Perú, al que destina el 1.8% del volumen de sus exportaciones.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Brasil	25.6%	Brasil	43.5%
Estados unidos	18.7%	Estados unidos	9.2%
Alemania	5.0%	Uruguay	4.2%
China	4.6%	Nigeria	4.1%
Italia	4.0%	Chile	2.9%
Japón	3.9%	Australia	2.8%
Francia	3.9%	Rusia	2.7%
España	3.6%	Paraguay	2.6%
Chile	2.4%	Sudáfrica	2.1%
México	2.3%	España	2.0%
Otros	26.0%	Otros	23.8%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Brasil	26.5%	Brasil	22.9%
Estados unidos	11.7%	Chile	15.1%
Chile	10.2%	Estados unidos	7.7%
España	3.5%	España	4.6%
China	3.0%	China	4.1%
Uruguay	3.0%	Países Bajos	3.5%
Países Bajos	2.9%	Italia	3.1%
Italia	2.8%	Egipto	2.9%
Alemania	2.4%	Irán	1.9%
Paraguay	2.2%	Perú	1.8%
Otros	31.8%	Otros	32.4%

BRASIL

El principal socio comercial de Brasil es Estados Unidos, mercado origen y destino de más del 20% del comercio exterior brasileño expresado en valores y de una porción algo inferior en volúmenes.

El volumen del comercio exterior brasileño hace que, a pesar de representar un origen y destino significativo para el comercio de muchos países de la región, sus principales socios en este ámbito, sólo expliquen el 14.8% y 3.6%, de su valores y volúmenes de importación, respectivamente, siendo Argentina (12.4%) el principal abastecedor seguido a considerable distancia por Venezuela (2.4%)

En materia de exportaciones, Argentina es el único país sudamericano incluido entre sus diez principales socios y es, a la vez, el segundo destino de las ventas brasileñas al exterior medidas en valor.

IMPORTACIONES				EXPORTACIONES			
Valor		Volumen		Valor		Volumen	
	%		%		%		%
Estados Unidos	23.2%	Estados Unidos	23.8%	Estados Unidos	22.9%	Japón	12.5%
Argentina	12.4%	Japón	13.5%	Argentina	11.5%	Alemania	10.3%
Alemania	7.4%	Taiwán.	8.4%	Países bajos	5.3%	Estados unidos	9.4%
Japón	5.4%	Alemania	6.6%	Alemania	4.8%	China	7.4%
Italia	3.9%	Corea del sur	5.6%	Japón	4.7%	Italia	5.3%
Francia	3.4%	Italia	4.3%	Italia	4.0%	Francia	5.1%
Argelia	2.7%	China	4.2%	Bélgica	3.4%	Bélgica	4.7%
Corea del Sur	2.6%	Argentina	3.6%	Francia	3.2%	Países bajos	4.6%
Venezuela	2.4%	Francia	3.6%	México	3.2%	Argentina	4.0%
China	2.2%	Malasia	3.4%	Reino unido	2.8%	Corea del Sur	3.4%
Otros	34.5%	Otros	23.1%	Otros	34.3%	Otros	33.1%

CHILE

Estados Unidos, con una participación aproximada del 20%, es el principal socio comercial chileno tanto en importaciones como en exportaciones.

Sus compras a los principales socios sudamericanos totalizan el 25% y 38.9% del valor y volumen de sus importaciones totales. Argentina y Brasil, son sus principales proveedores, siendo el primero, su mayor abastecedor en volúmenes. Los principales socios de la CAN (Perú y Venezuela) son relevantes en materia de volúmenes comerciados.

Las ventas al exterior encuentran también en Brasil y Argentina los dos mercados sudamericanos de mayor importancia en el valor y volumen de las exportaciones chilenas, apareciendo Perú como destino importante de volúmenes comerciados.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	19.8%	Argentina	19.8%
Argentina	17.1%	Estados unidos	14.6%
Brasil	7.9%	Brasil	10.5%
China	5.7%	Perú	6.4%
Japón	4.2%	México	5.5%
Alemania	3.7%	China	5.4%
México	3.7%	Canadá	3.6%
Corea del sur	3.2%	España	2.5%
Canadá	3.0%	Corea del sur	2.2%
Francia	2.7%	Venezuela	2.1%
Otros	29.0%	Otros	27.4%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Estados unidos	16.5%	Estados unidos	18.7%
Japón	14.0%	Japón	7.1%
Reino unido	5.9%	Brasil	7.1%
Brasil	5.3%	Argentina	7.0%
China	5.0%	Países Bajos	5.9%
Italia	4.5%	China	5.8%
México	4.5%	México	4.5%
Corea del sur	4.5%	Perú	4.3%
Argentina	3.5%	Corea del sur	3.9%
Francia	3.5%	Francia	3.7%
Otros	32.9%	Otros	32.1%

PARAGUAY

Paraguay es el país que presenta la mayor inserción de su comercio exterior en el espacio sudamericano y en particular en el MERCOSUR + Chile.

Los principales socios de dicho ámbito son los responsables del 53.7% y del 81% de los valores y volúmenes de sus importaciones totales. Argentina y Brasil con participaciones de aproximadamente el 25% cada uno, son sus principales abastecedores, seguidos por Uruguay y Chile.

Las exportaciones destinadas a Sudamérica explican el 69.2% y el 76.2% de los valores y volúmenes comerciados, respectivamente. Brasil, con aproximadamente el 40% y Uruguay y Argentina, en menor medida, son sus tres principales socios en este aspecto. También constituyen destinos regionales de importancia Chile, Perú y Bolivia.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Argentina	25.4%	Argentina	48.3%
Brasil	24.5%	Brasil	29.5%
China	10.7%	China	4.3%
Estados unidos	7.2%	Suiza	3.4%
Japón	4.5%	Bahamas	3.3%
Uruguay	3.8%	Uruguay	2.5%
Alemania	2.8%	Estados unidos	1.5%
Italia	2.2%	Alemania	1.5%
Taiwán.	2.0%	Japón	1.0%
Suiza	1.7%	Chile	0.8%
Otros	15.2%	Otros	3.9%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Brasil	38.6%	Brasil	44.8%
Uruguay	14.1%	Uruguay	15.9%
Argentina	10.7%	Argentina	12.0%
Países Bajos	7.1%	Países Bajos	11.2%
Chile	5.7%	Islas Caimán	4.4%
Estados unidos	3.9%	Perú	2.0%
Italia	3.5%	Bolivia	1.8%
Islas caimán	2.8%	Chile	1.7%
Bolivia	2.2%	Estados unidos	1.2%
Taiwan.	1.8%	Taiwan.	1.1%
Otros	9.5%	Otros	3.9%

URUGUAY

Este socio del MERCOSUR, al igual que Paraguay, muestra una fuerte interrelación en su comercio exterior con los países del bloque.

Argentina y Brasil, tanto como origen o destino de los valores y volúmenes comerciados, constituyen sus dos principales asociados con más del 40% del comercio exterior uruguayo.

Los principales socios sudamericanos aportan el 47.7% y el 61% de los valores y volúmenes de importación y son los destinos de del 44.5% y 73.7% de los valores y volúmenes de exportación.

Venezuela, en valores y volúmenes de importación, y Perú, en lo que hace a volúmenes exportados, son sus principales socios en la Comunidad Andina.

IMPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Argentina	24.1%	Argentina	34.9%
Brasil	19.2%	Brasil	14.5%
Estados unidos	9.7%	Venezuela	9.1%
Venezuela	4.3%	Rusia	7.1%
Francia	4.2%	Estados unidos	4.6%
España	3.3%	Guinea	3.5%
China	3.2%	Nigeria	3.4%
Rusia	3.2%	China	3.2%
Italia	3.2%	Chile	2.6%
Alemania	3.0%	España	2.3%
Otros	22.5%	Otros	14.9%

EXPORTACIONES			
Valor		Volumen	
	%		%
Brasil	23.1%	Brasil	34.7%
Argentina	17.8%	Argentina	32.8%
Estados unidos	7.8%	Irán	5.0%
China	4.0%	Paraguay	2.9%
Alemania	3.9%	Perú	1.9%
México	3.8%	China	1.8%
Paraguay	3.6%	México	1.8%
Reino unido	3.1%	Chile	1.4%
Italia	3.0%	Estados unidos	1.4%
Israel	2.8%	Reino unido	1.2%
Otros	27.0%	Otros	15.1%

Distribución Modal del Comercio Internacional total

Comercio en valores

La distribución modal del comercio internacional de los países de la región[2], expresado en valores, muestra la neta supremacía del transporte fluvial y marítimo sobre el resto de los modos, con una participación del 72% sobre el monto total de la mercadería comerciada. Le siguen en importancia, el modo aéreo con el 13.7%, el carretero con el 10.3% y luego, sin mayor significación, el transporte ferroviario (0.6%) y otros.

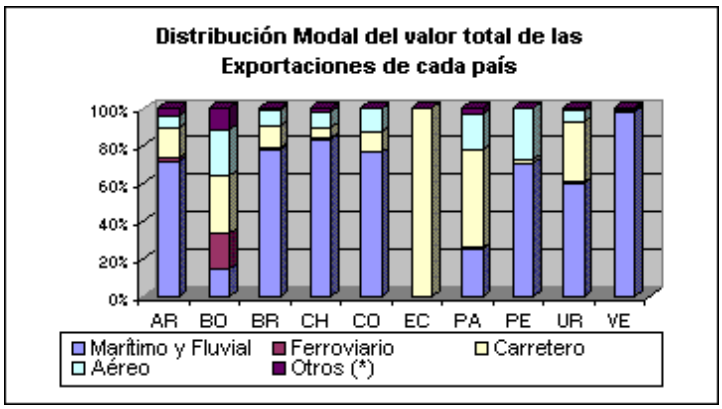
Las participaciones enunciadas se mantienen en un rango similar tanto para las exportaciones como para las importaciones. El rasgo distintivo está dado por la desigual participación del transporte aéreo en ambos flujos; mientras en las importaciones explica el 20.3% del valor total, a costa de una menor participación del fluvio - marítimo,

[2] Para Ecuador sólo se disponen datos de comercio total y por carretera por lo que la sumatoria de la participación de los modos no totaliza el 100%.

en las exportaciones su incidencia se reduce a 7.6%. La desigual participación del transporte aéreo es una evidencia del menor valor agregado incorporado en las exportaciones de la región.

Son asimismo similares las distribuciones modales que se observan analizando los bloques regionales. En efecto, tanto en la CAN como en el MERCOSUR + Chile el modo con mayor incidencia es el fluvio marítimo, seguido por el transporte aéreo, con la particularidad de que en el conjunto de países de la CAN este medio presenta mayor participación que el terrestre tanto en las exportaciones como en las importaciones.

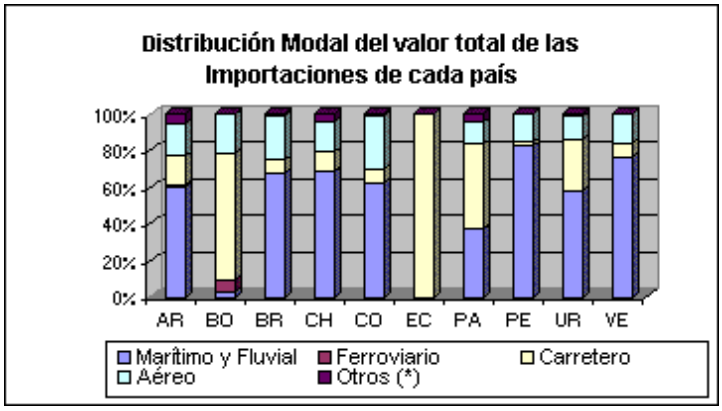
Asimismo, el transporte carretero participa en el bloque MERCOSUR + Chile con el 11.9% del valor del comercio exterior de sus miembros, mientras que en la CAN este porcentaje se reduce al 6.9%, a favor de una mayor incidencia del transporte marítimo.



La utilización del modo fluvio - marítimo en el comercio de exportación, en un contexto de alta utilización general, es liderada por Venezuela y Chile con una participación del 97.9% y 83.5%, respectivamente. Con valores algo inferiores se ubican Brasil, Perú y Argentina y en un rango menor Uruguay (60%). Los únicos países para los que el transporte fluvial y marítimo no es el principal modo de transporte en materia de comercio exterior son Paraguay y Bolivia, con participaciones del 14 y 25% respectivamente, aunque en el caso de Bolivia, la participación del modo puede estar subvaluada, por las dificultades que entraña asignar la distribución modal de su comercio exterior.

En las importaciones, Perú presenta la mayor demanda del modo, con un 83.5%, seguido por Venezuela con el 76.7%. Luego, en niveles entre el 60% y el 70% se ubican Chile, Brasil, Colombia y Uruguay. Paraguay y Bolivia muestran los menores niveles de utilización del modo fluvio marítimo.

El valor medio de la tonelada transportada por transporte marítimo alcanza a 404 dólares, siendo de 298 dólares el correspondiente a las exportaciones y de 750, el de las importaciones.



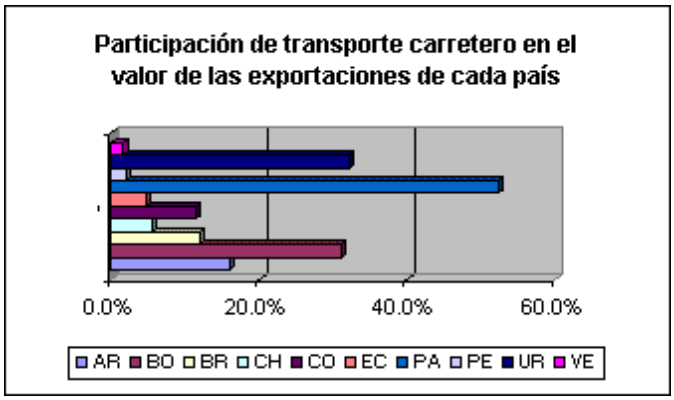
La participación del transporte aéreo en las exportaciones de cada país muestra la relevancia que este medio adquiere en Venezuela (27.4%), Bolivia (24.4%), Paraguay 19%) y Colombia 12.2%. Luego, con una menor utilización – aunque en algunos casos sobre volúmenes de comercio mayores – se ubican Chile (9%), Brasil (8.9%), Uruguay y Argentina (6%). En las exportaciones de Venezuela la participación es de sólo 0.6%, mientras que para Ecuador no se dispone de información

En las importaciones, el modo aéreo tiene su mayor incidencia en Colombia (29.2%), Brasil (24%) y Bolivia (21.2%). Luego se ubican Argentina (18%), Chile (16.9%) y el resto de los países en un rango que va del 12 al 16%. El valor medio de la tonelada transportada por el medio, alcanza a 22.200 dólares, con una marcada disparidad entre el valor medio de exportación (10.100 dólares) y el de importación (43.800 dólares).

La utilización del transporte ferroviario reviste importancia sólo en el caso de Bolivia que canaliza por este modo el 19% y el 7% del valor de sus exportaciones e importaciones, respectivamente.

El transporte por carretera, es el segundo medio utilizado en las exportaciones de los países de Sudamérica y por él se canaliza una importante porción del comercio intrarregional entre dichos países.

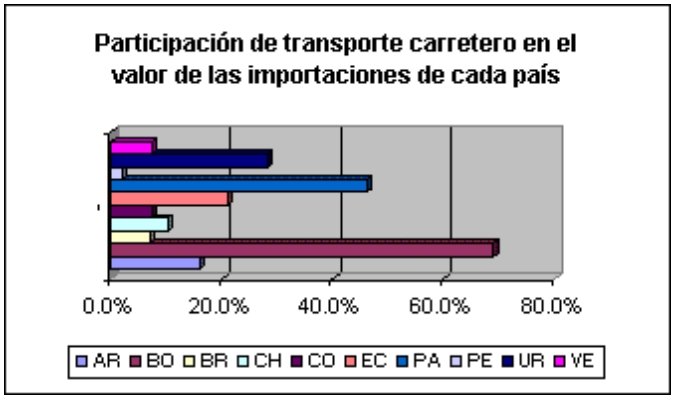
Paraguay, en este aspecto, es el mayor demandante del modo en términos relativos con un 52.4% del valor de sus exportaciones, seguido por Uruguay y Bolivia, con participaciones del 32.1% y 31%, respectivamente. Con incidencia relativas menores se ubican luego Argentina (16%), Brasil (11.9%), Colombia (11.4%), Chile (5.6%) y Ecuador (4.6%). Perú y Venezuela cierran la lista con participaciones inferiores al 2%.



En el comercio de importación, si bien el modo carretero incrementa su participación porcentual respecto a las exportaciones, ocupa el tercer lugar, desplazado por el transporte aéreo.

En el caso de las importaciones, el país que mayor uso hace del modo carretero es Bolivia (68.9%), seguido por Paraguay (46.2%), Uruguay (28.3%), Ecuador (21.1%) y Argentina (16%). El resto de los países se ubica con guarismos iguales o inferiores al 10%.

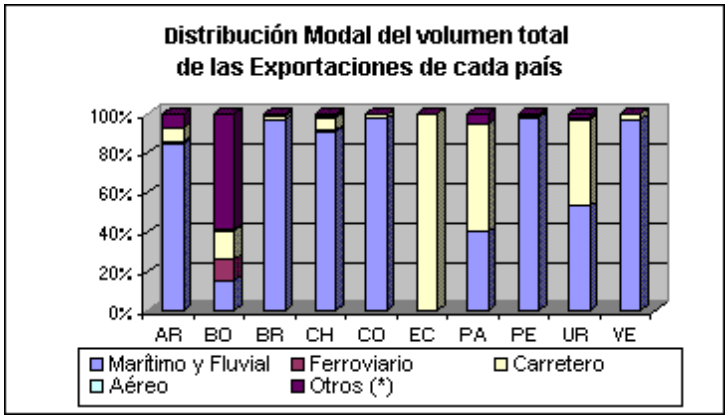
El valor medio de la tonelada transportada por carretera asciende a 850 dólares, siendo los valores de importación y exportación coincidentes.



Comercio en volúmenes

En materia de volúmenes, se acentúa la predominancia del transporte fluvial y marítimo respecto al resto de los modos. Su participación en el comercio total alcanza al 87%, mientras que el modo carretero totaliza el 5.9%, el ferroviario, EL 0.4%, el aéreo, el 0.3% y otros.

Estos guarismos medios se verifican en forma similar en el comercio de exportación y en el de importación, con la excepción del modo carretero, que baja su participación relativa en el comercio de exportación.



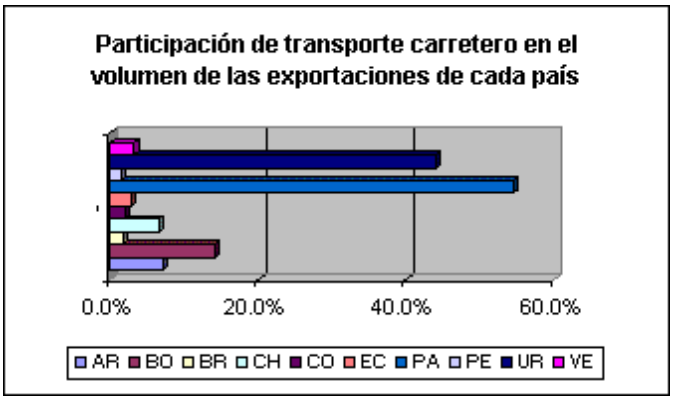
Son asimismo similares las distribuciones modales que se observan analizando los bloques regionales. En efecto, tanto en la CAN como en el MERCOSUR + Chile el modo con mayor incidencia es el fluvio marítimo, seguido por el transporte carretero.

En el comercio de exportación la mayor utilización del medio fluvio marítimo se verifica en Perú, Venezuela, Colombia Brasil y Chile con participaciones superiores al 90% y Argentina con un 84.5%. Uruguay (53%), Paraguay (40%) y Bolivia (15.4%) presentan conformaciones modales más heterogéneas.

El medio ferroviario, tiene cierta incidencia en las exportaciones de Bolivia (10.6%), inferiores al 1% en Argentina, Chile y Brasil y nula en los restantes.

La participación del medio aéreo – lógicamente muy baja – se ubica en porcentajes inferiores al 2%. En este contexto Chile es que mayor demanda hace de este transporte en términos relativos con una participación del 1.4%. En el resto de los países los porcentajes son inferiores al 1%, siendo los guarismos más bajos los verificados en Argentina y Venezuela

El transporte carretero es el segundo medio en importancia en función de los volúmenes transportados, aunque su incidencia relativa – por el tipo de mercaderías que transporta – es menor a su participación en el comercio medido en valor.

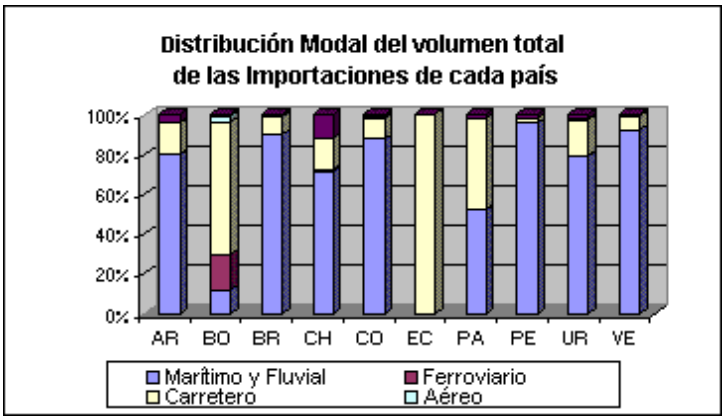


Su participación es relevante en las exportaciones del Paraguay, donde con el 54.6% es el medio más demandado. También adquiere importancia en Uruguay (44%) y Bolivia (14.2%), aunque en este caso, como se mencionara, las cifras pueden estar subvaluadas.

En el resto de los países, entre los que destacan Argentina y Chile con guarismos cercanos al 7%, los valores se ubican por debajo del 10% de participación.

La distribución modal del volumen de las importaciones tiene semejanza con la enunciada en el caso de las exportaciones. Se observa una mayor participación del modo carretero, que se ubica en el orden del 12.2%.

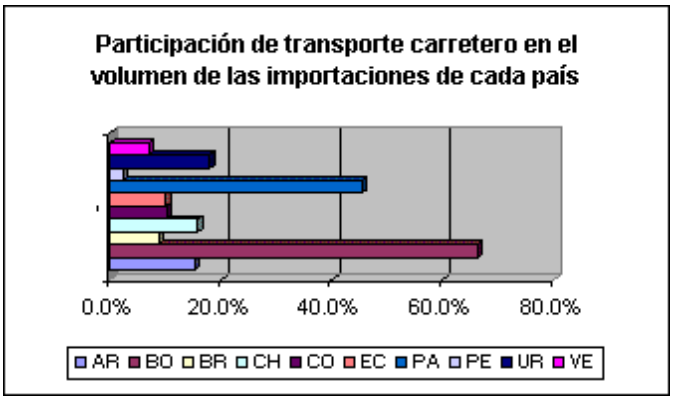
La participación del modo ferroviario se restringe prácticamente a las importaciones de Bolivia donde su incidencia alcanza al 17.9%. Chile, Argentina, Paraguay y Uruguay, son los otros países donde el medio se presenta aunque con valores insignificantes.



Esta mayor participación de modo carretero se verifica tanto en los países integrantes del MERCOSUR + Chile como en los que conforman la CAN.

La mayor participación relativa del transporte aéreo se da también en Bolivia donde su incidencia alcanza al 3.4%, seguido por Chile con el 1.1%. En el resto de los países los porcentajes son inferiores al 1%.

Por último, el transporte por carretera de los volúmenes importados cobra importancia en Bolivia, donde con el 66.3% se constituye en el medio más utilizado. Se ubican luego las participaciones que se verifican en Uruguay (17.9%), Argentina y Chile (15.5%) y Colombia y Ecuador (10%), Venezuela (6.9%) y Perú con tan solo el 2.5%.



Comercio entre los países de Sud América

En virtud de las políticas de integración adoptadas por los países de Sudamérica, el comercio intrarregional tuvo un marcado crecimiento durante la década de los 90, particularmente hacia el interior de cada uno de los bloque económicos de la región. En ese lapos, tanto los intercambios verificados entre los países integrantes de la CAN, como el de los que conforman el MERCOSUR, se quintuplicaron.

El comercio intrarregional, depurado de la doble contabilización que resulta del hecho de que las exportaciones de cada país son las importaciones del resto y viceversa, alcanzó durante el año 2000 un valor de aproximadamente 37.000 millones de dólares e involucró el transporte de 84 millones de toneladas. Sumando en forma convencional las exportaciones e importaciones de cada país al resto de los sudamericanos el valor enunciado se duplicaría.

Atendiendo a los bloques comerciales la distribución del comercio entre los países sudamericanos fue la siguiente.

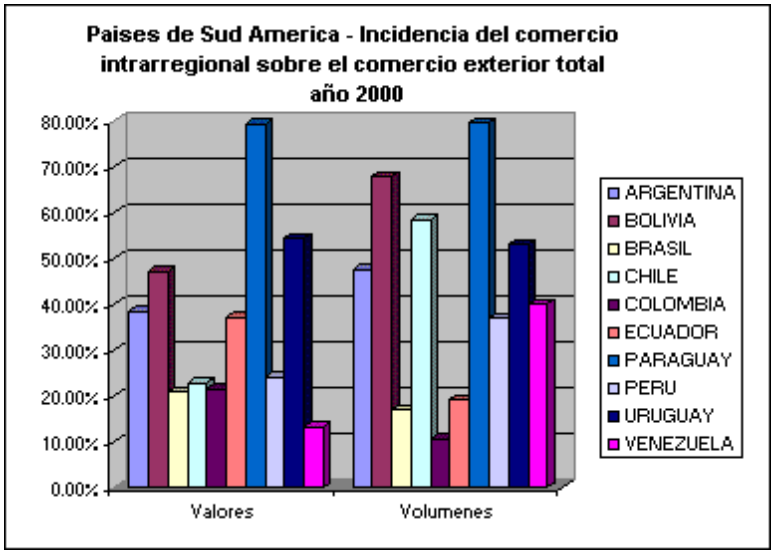
Bloque comercial	MERCOSUR y Chile		CAN	
	Miles u$s	Miles de Tn	Miles u$s	Miles de Tn.
MERCOSUR y Chile	23511	53435	4439	6911
CAN	3510	12722	5520	11356

En el Anexo Comercio Exterior, se presenta la matriz de intercambio entre los países de Sudamérica para el periodo 1998 – 2000, desagregada en valores y volúmenes y los principales productos involucrados en cada intercambio bilateral, por sentido, valor y volumen. Asimismo, se puede ver la matriz que indica – en el lapso señalado – el valor promedio de la tonelada comerciada por sentido en cada vínculo bilateral.

El comercio intrarregional, representa el 25% de los valores del comercio exterior total de los países sudamericanos y el 28% de los volúmenes asociados.

Incidencia del comercio intrarregional de cada país en su comercio exterior total

En términos de valor, las participaciones más significativas de comercio intrarregional, en forma congruente a lo señalado al presentar los principales socios comerciales, se verifican en Paraguay (79.4%), Uruguay (54.4%), Bolivia (47.1%), Argentina (38.6%) y Ecuador (37.1%). Venezuela con el 13.1% es el país donde la incidencia del comercio regional medido en valores es menor.

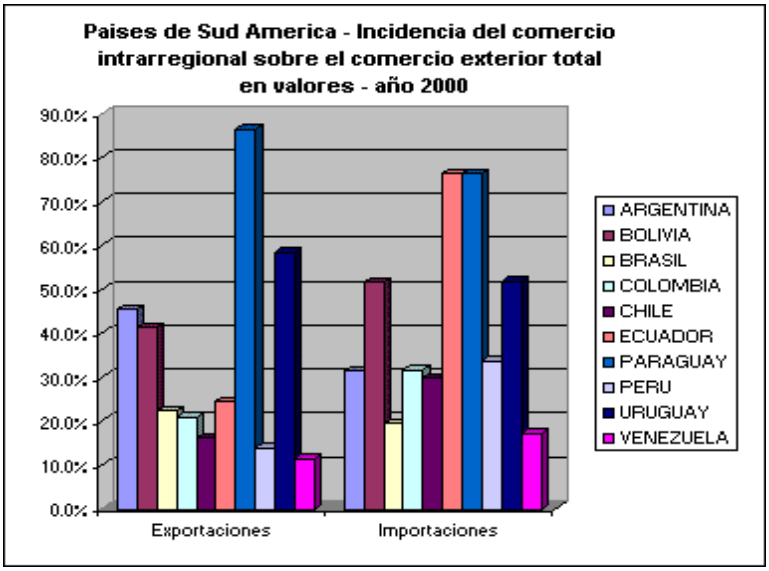


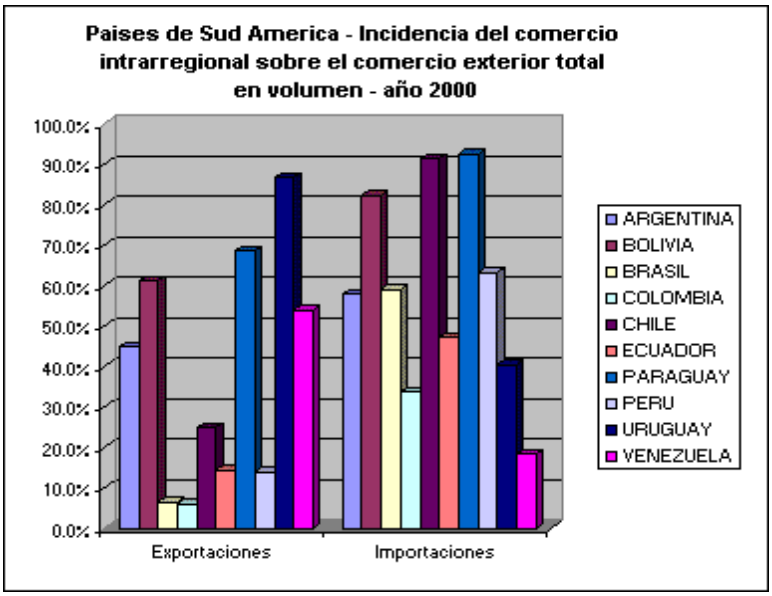
En lo que hace a los volúmenes involucrados en las transacciones, nuevamente Paraguay (79%) y Bolivia (67.7%), son los países con mayor incidencia, seguidos por Chile (58.5%), Uruguay (53%), Argentina (48%) y Venezuela (40%). Por su parte, Brasil (19%) y Colombia (10%) son los que presentan menos incidencia de los volúmenes comerciados en la región en su comercio exterior total.

En la tabla y gráficos (a fin de facilitar una comparación más expeditiva) que siguen, se presenta para el año 2000, la relación arriba comentada, discriminada en exportación e importación y dentro de cada categoría en valores y volúmenes. En el Anexo Comercio Exterior se presenta la serie 1998 – 2000

Incidencia del Comercio Intrarregional en el comercio internacional total Año 2000				
	Exportaciones		Importaciones	
	Dólares	Ton	Dólares	Ton
Argentina	45.5%	44.9%	31.4%	57.9%
Bolivia	41.3%	61.2%	51.7%	82.3%
Brasil	22.4%	6.5%	19.5%	59.2%
Chile	16.2%	24.9%	29.8%	91.4%
Colombia	20.8%	6.1%	31.6%	33.6%
Ecuador	24.3%	14.4%	76.4%	47.2%
Paraguay	86.4%	68.6%	76.4%	92.5%

Perú	13.8%	13.8%	33.8%	63.2%
Uruguay	58.4%	86.7%	51.8%	40.5%
Venezuela	11.3%	53.9%	17.2%	18.4%
Total región	**23.9%**	**18.6%**	**26.2%**	**56.5%**

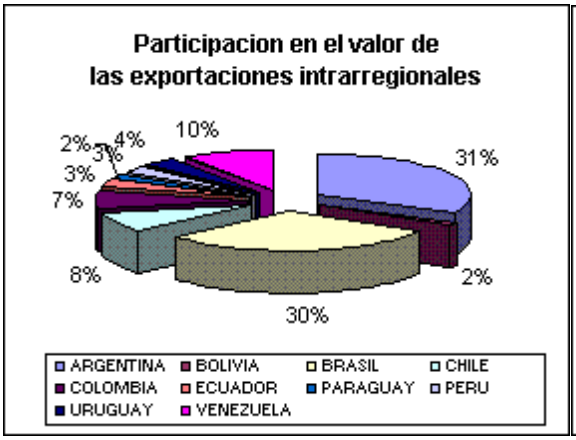


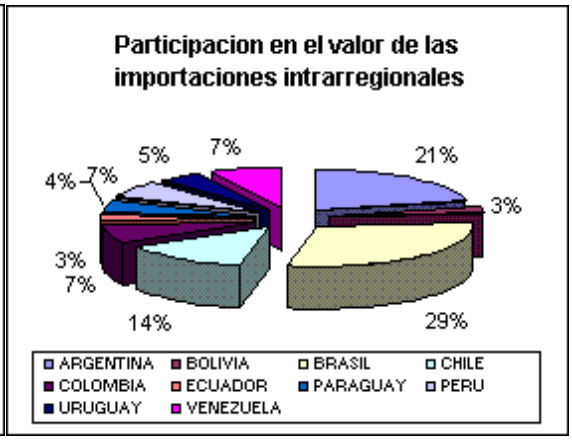


Distribución del comercio intrarregional

Valores comerciados

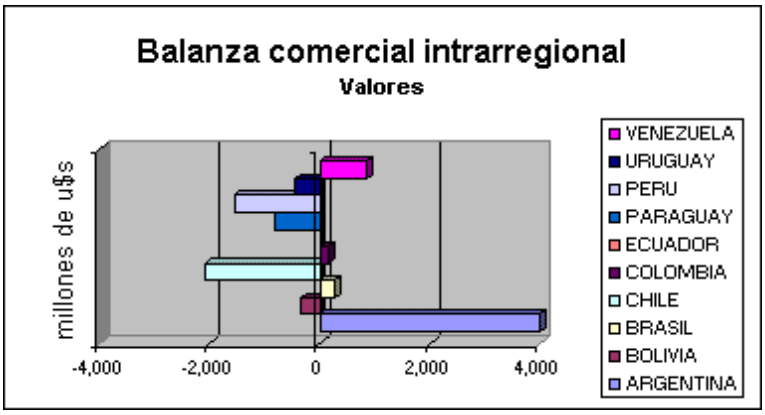
Brasil y Argentina, en ese orden, son los países con mayor participación en el valor de las importaciones entre los países de la región y en sentido inverso; Argentina ocupando el primer lugar; cuando se considera el valor de las exportaciones. Ellos participan en más del 50% de la actividad comercial entre los países sudamericanos. Luego, totalizando más del 25% en conjunto, se ubican Chile, Colombia y Venezuela.





Producto de esta distribución del comercio, la balanza comercial intrarregional de los distintos países, tiene a Argentina como el país más superavitario en su comercio sudamericano, con un excedente, para el año 2000, de casi 4.000 millones de dólares. Venezuela, Brasil y Ecuador completan el conjunto de países con resultados positivos. En el otro extremo Chile, con casi 2.100 millones y Perú con 1.550 son los casos donde las importaciones regionales superan ampliamente a sus exportaciones.

Los signos de la balanza comercial, salvo en el caso de Colombia, que revirtió su saldo negativo, y Ecuador, que casi lo equilibró, se mantienen para el resto de los países durante el trienio analizado. Chile, en el lapso 1998 – 2000, ha duplicado su déficit regional, mientras Uruguay lo ha multiplicado por nueve. Venezuela, por su parte, duplicó su superávit y Brasil lo redujo en un 75%.



Principales vínculos bilaterales

El comercio entre Argentina y Brasil, representa el 35.4% del total regional, con un leve predominio de las exportaciones argentinas. Sumado al intercambio de Argentina con Chile, Uruguay; el de Brasil con Chile, Colombia, Paraguay, Uruguay y Venezuela y el de Venezuela y Colombia (único vínculo significativo que no incluye a un país del MERCOSUR) totalizan el 74% de los valores comerciados entre los países sudamericanos.

Las tablas siguientes en millones de dólares y porcentajes, ilustran sobre la importancia de cada vínculo bilateral. En el Anexo de Comercio Exterior se muestra, para el año 2000 y por sentido, el comercio de cada vínculo bilateral de los principales productos intercambiados.

Intercambio Comercial entre los países de Sud América

En millones de dólares - Año 2000

	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA		266.4	6843.5	2670.4	128.1	61.8	592.2	293.4	808.2	216.1	**11879.9**
BOLIVIA	53.8		140.3	26.2	192.8	15.4	2.3	58.1	69.2	51.7	**609.7**
BRASIL	6232.7	364.3		1246.3	514.7	133.3	831.8	353.0	668.5	688.4	**11033.1**
CHILE	638.1	164.1	974.2		233.3	158.1	47.2	439.4	59.0	227.7	**2941.0**
COLOMBIA	56.2	38.6	283.1	206.0		461.6	3.0	371.5	9.2	1297.8	**2727.0**
ECUADOR	131.6	6.1	18.6	254.3	307.8		1.0	328.4	11.0	113.9	**1172.8**

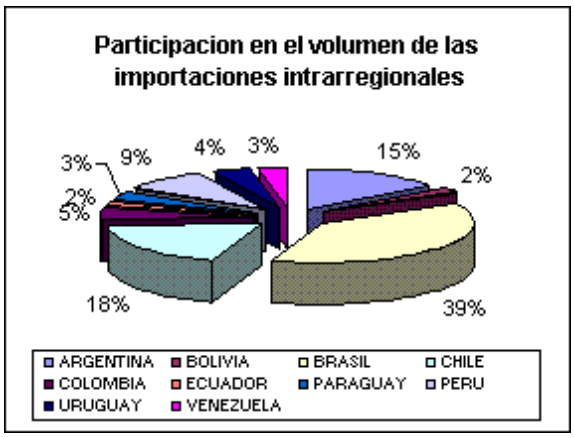
Intercambio Comercial entre los países de Sud América En millones de dólares - Año 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
PARAGUAY	294.8	10.1	351.2	66.7	0.5	0.5		3.6	15.0	9.7	**752.1**
PERU	28.6	91.6	211.5	251.1	141.0	96.7	1.6		4.4	110.9	**937.4**
URUGUAY	425.7	8.3	601.5	59.3	126.9	1.5	84.4	20.4		15.2	**1343.3**
VENEZUELA	28.9	12.8	1328.4	236.8	926.5	274.4	2.6	622.2	149.9		**3582.4**
TOTAL	**7890.5**	**962.3**	**10752.1**	**5017.2**	**2571.7**	**1203.2**	**1566.0**	**2490.0**	**1794.4**	**2731.3**	**36978.8**

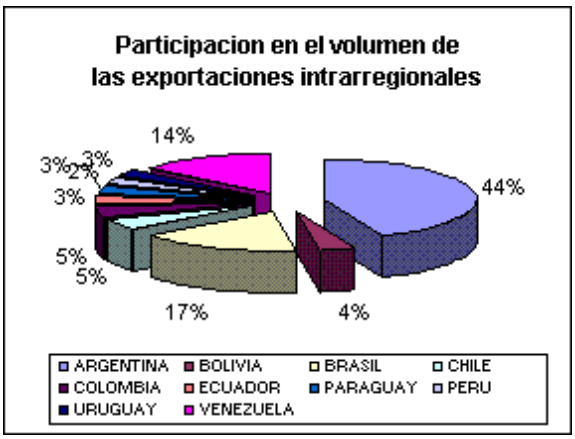
Intercambio Comercial entre los países de Sud América Participación % sobre los valores comerciados – 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA		0.7%	18.5%	7.2%	0.3%	0.2%	1.6%	0.8%	2.2%	0.6%	**32.1%**
BOLIVIA	0.1%		0.4%	0.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.1%	**1.6%**
BRASIL	16.9%	1.0%		3.4%	1.4%	0.4%	2.2%	1.0%	1.8%	1.9%	**29.8%**
CHILE	1.7%	0.4%	2.6%		0.6%	0.4%	0.1%	1.2%	0.2%	0.6%	**8.0%**
COLOMBIA	0.2%	0.1%	0.8%	0.6%		1.2%	0.0%	1.0%	0.0%	3.5%	**7.4%**
ECUADOR	0.4%	0.0%	0.1%	0.7%	0.8%		0.0%	0.9%	0.0%	0.3%	**3.2%**
PARAGUAY	0.8%	0.0%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	**2.0%**
PERU	0.1%	0.2%	0.6%	0.7%	0.4%	0.3%	0.0%		0.0%	0.3%	**2.5%**
URUGUAY	1.2%	0.0%	1.6%	0.2%	0.3%	0.0%	0.2%	0.1%		0.0%	**3.6%**
VENEZUELA	0.1%	0.0%	3.6%	0.6%	2.5%	0.7%	0.0%	1.7%	0.4%		**9.7%**
TOTAL	**21.3%**	**2.6%**	**29.1%**	**13.6%**	**7.0%**	**3.3%**	**4.2%**	**6.7%**	**4.9%**	**7.4%**	**100.0%**

Volúmenes transportados

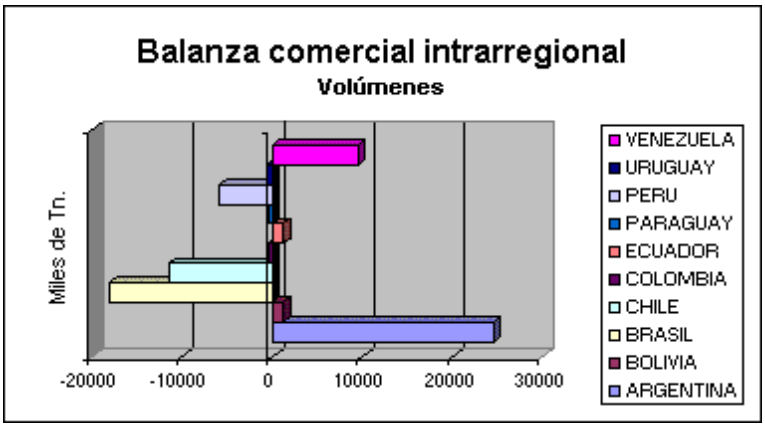
En lo que hace a los volúmenes comerciados, Argentina es el país que muestra mayor participación en las exportaciones, con el 44% del total, seguido por Brasil y Venezuela (17 y 15% respectivamente). El resto de los países muestra valores iguales o inferiores al 5%.

Brasil, cuyos volúmenes de importación representan el 39% del total regional, es el país de mayor participación en este aspecto, seguido en este caso por Chile y luego, por Argentina y Perú.





La balanza comercial de los volúmenes comerciados muestra a Argentina y Venezuela como los países con la mayor diferencia entre el volumen de sus exportaciones e importaciones y a Brasil, Chile y Perú como los más deficitarios, en ese orden.



El intercambio comercial entre Brasil y Argentina involucra el 34% de las toneladas comerciadas en toda la región. Argentina – Chile y Venezuela - Brasil son las relaciones bilaterales que le siguen en importancia. Entre los países de la Comunidad Andina los mayores flujos se registran entre Venezuela y Colombia y entre Venezuela y Perú. . En el Anexo de Comercio Exterior se muestra, para el año 2000 y por sentido, el comercio de cada vínculo bilateral de los principales productos intercambiados.

Intercambio Comercial entre los países de Sud América En miles de toneladas - Año 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA		689	19014	12501	275	120	1310	1489	1141	482	**37020**
BOLIVIA	83		1574	67	681	27	5	167	312	156	**3072**
BRASIL	9700	550		934	452	57	1168	225	807	506	**14400**
CHILE	622	326	1611		293	238	32	705	91	204	**4122**
COLOMBIA	24	25	875	323		416	1	1273	2	1080	**4018**
ECUADOR	371	2	10	290	619		0	1452	22	106	**2873**
PARAGUAY	563	40	1616	48	0	0		19	36	20	**2342**
PERU	19	160	308	989	159	185	7		3	97	**1928**
URUGUAY	1031	4	1070	47	153	0	95	55		7	**2463**
VENEZUELA	65	35	6344	328	1773	559	2	2386	696		**12187**
TOTAL	**12478**	**1831**	**32422**	**15527**	**4404**	**1603**	**2620**	**7772**	**3110**	**2657**	**84424**

Intercambio Comercial entre los países de Sud América Participación % sobre los volúmenes comerciados – 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA		0.8%	22.5%	14.8%	0.3%	0.1%	1.6%	1.8%	1.4%	0.6%	**43.8%**
BOLIVIA	0.1%		1.9%	0.1%	0.8%	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	0.2%	**3.6%**
BRASIL	11.5%	0.7%		1.1%	0.5%	0.1%	1.4%	0.3%	1.0%	0.6%	**17.1%**
CHILE	0.7%	0.4%	1.9%		0.3%	0.3%	0.0%	0.8%	0.1%	0.2%	**4.9%**
COLOMBIA	0.0%	0.0%	1.0%	0.4%		0.5%	0.0%	1.5%	0.0%	1.3%	**4.8%**
ECUADOR	0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.7%		0.0%	1.7%	0.0%	0.1%	**3.4%**
PARAGUAY	0.7%	0.0%	1.9%	0.1%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	**2.8%**
PERU	0.0%	0.2%	0.4%	1.2%	0.2%	0.2%	0.0%		0.0%	0.1%	**2.3%**

Intercambio Comercial entre los países de Sud América Participación % sobre los volúmenes comerciados – 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
URUGUAY	1.2%	0.0%	1.3%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%		0.0%	**2.9%**
VENEZUELA	0.1%	0.0%	7.5%	0.4%	2.1%	0.7%	0.0%	2.8%	0.8%		**14.4%**
TOTAL	**14.8%**	**2.2%**	**38.4%**	**18.4%**	**5.2%**	**1.9%**	**3.1%**	**9.2%**	**3.7%**	**3.1%**	**100.0%**

El comercio carretero entre los países de Sudamérica

El comercio por modo carretero entre los países sudamericanos alcanzó en el año 2000, con el mismo criterio metodológico adoptado al comentar el intercambio intrarregional total, a 14.000 millones de dólares, mientras el volumen de las mercancías comerciadas totalizó, aproximadamente, 17 millones de toneladas. Estas cifras implican una participación del modo carretero del 38% sobre el valor total del comercio intrarregional y del 20% sobre los volúmenes intercambiados.

La participación del modo carretero se incrementan en los tráficos intra MERCOSUR e intra CAN, alcanzando, en promedio, el 45% de los valores y el 25% de los volúmenes comerciados dentro de cada bloque. En las exportaciones de los países del MERCOSUR hacia los de la CAN la incidencia del modo se reduce al 15% tanto en valores como volúmenes y en las exportaciones de la CAN hacia el MERCOSUR a sólo el 3.5% de los valores y 2.1% de los volúmenes.

En el Anexo Comercio Exterior, se presenta la matriz de intercambio carretero entre los países de Sudamérica para el periodo 1998 – 2000, desagregada en valores y volúmenes; la matriz de participación relativa del transporte carretero en el comercio regional para cada vínculo y los principales productos exportados por cada país por este modo al resto de los países sudamericanos. Asimismo, se puede ver la matriz que indica – en el lapso señalado – el valor promedio de la tonelada comerciada por sentido, en cada vínculo bilateral.

Participación de los bloques comerciales en el comercio intrarregional por carretera

El grueso del intercambio por modo carretero en la región corresponde al comercio entre los países del MERCOSUR + Chile. Este intercambio totalizó, en el año 2000, aproximadamente 11.000 millones dólares con un volumen asociado de casi 13 millones de toneladas.

Por su parte, el comercio entre los países de la CAN totalizó 2.400 millones de dólares y un volumen transportado de aproximadamente 3 millones de toneladas.

Los flujos verificados entre los bloques fueron poco significativos en el total del comercio regional. Las exportaciones del MERCOSUR + Chile a la CAN, en valor y volumen,

alcanzaron a 690 millones de dólares y 1 millón de toneladas, respectivamente, mientras que en sentido contrario se comerciaron mercaderías por valor de 120 millones de dólares y 260 mil toneladas.

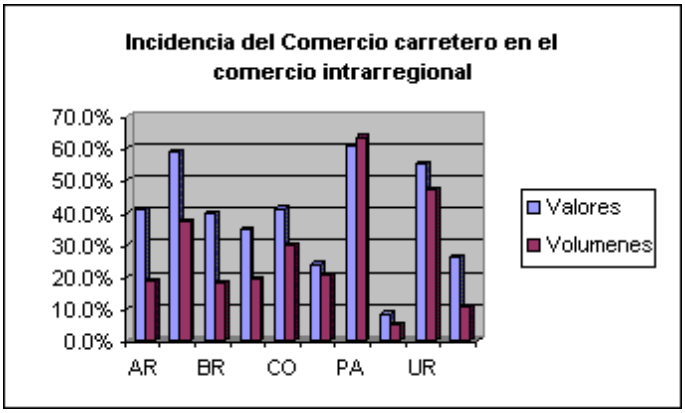
El escaso intercambio entre los bloques está explicado mayoritariamente por el comercio de Bolivia con los países del MERCOSUR + Chile, con quienes comparte una actividad comercial mayor que con los países que integran la CAN. En el resto de los casos, la falta de contigüidad física entre los países o las dificultades en materia de vinculación terrestre, tornan poco apto el transporte por carretera de los bienes comerciados. La tabla que sigue, ilustra sobre la distribución porcentual del comercio por carretera intra e inter bloque.

Bloque comercial	MERCOSUR y Chile		CAN	
	Miles u$s	Tn.	Miles u$s	Tn.
MERCOSUR y Chile	77.3%	75.1%	4.9%	6.2%
CAN	0.9%	1.5%	17.0%	17.2%

En el Anexo Comercio Exterior se muestra similar información desagregada en importaciones, exportaciones, volumen y valor para el lapso 1998 – 2000. Asimismo, se presenta para cada país, un detalle de su grado de vinculación comercial con los países de Sudamérica; MERCOSUR + Chile; CAN y con los países vecinos. La información se encuentra desagregada en Importaciones, exportaciones, valores, volúmenes y por total de modos de transporte y por modo carretero.

Incidencia del modo carretero en el comercio intrarregional de cada país

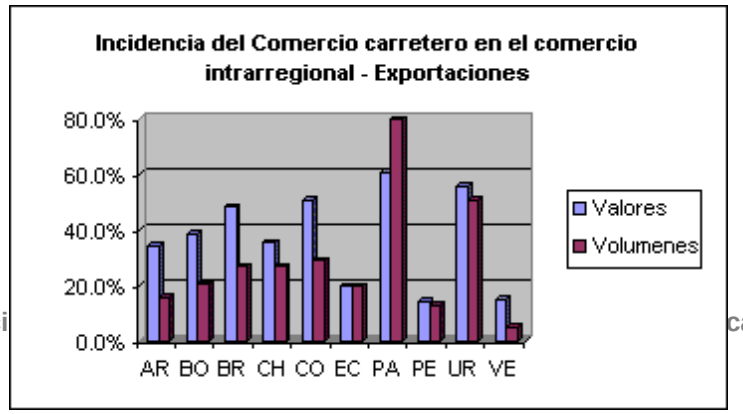
En términos de valor, los países que presentan mayor participación del modo carretero en sus vínculos comerciales con los países sudamericanos son: Paraguay (60.6%), Bolivia (59%) y Uruguay (55%). Luego, con una incidencia que ronda el 40%, se encuentran Colombia, Argentina y Brasil. La menor utilización relativa del modo carretero se verifica en el comercio intrarregional del Perú con un aporte del 8.2%.

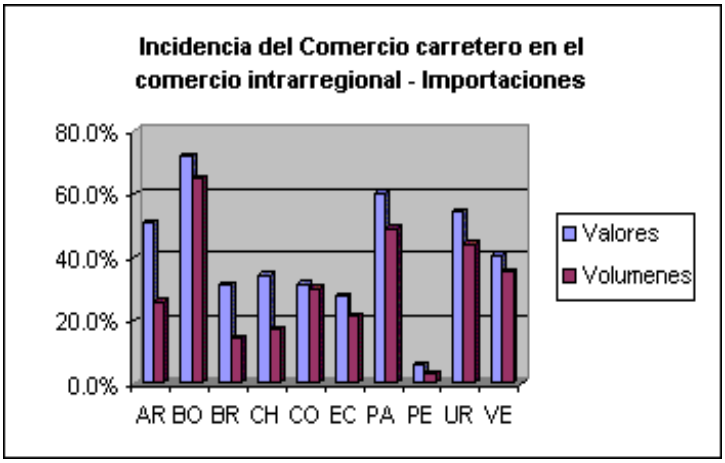


En lo que hace a los volúmenes involucrados en las transacciones, nuevamente Paraguay (63.5%) es el mayor demandante relativo de la región, seguido por Uruguay (47%) y Bolivia (37.2%). Perú y Venezuela, en ese orden, son los que acreditan las utilizaciones relativas más bajas.

En la tabla y gráficos (a fin de facilitar una comparación más expeditiva) que siguen, se presenta para el año 2000, la relación arriba comentada, discriminada en exportación e importación y dentro de cada categoría en valores y volúmenes.

Incidencia del Comercio Carretero en el comercio intrarregional total Año 2000				
	Exportaciones		Importaciones	
	Valores	Volúmenes	Valores	Volúmenes
Argentina	34.3%	15.7%	50.9%	26.0%
Bolivia	38.7%	20.6%	72.0%	64.9%
Brasil	48.0%	27.0%	31.4%	14.1%
Chile	35.2%	26.7%	34.3%	17.1%
Colombia	50.6%	28.9%	31.4%	30.2%
Ecuador	19.8%	19.7%	27.7%	21.2%
Paraguay	60.7%	79.6%	60.5%	49.2%
Perú	14.5%	12.8%	5.9%	3.2%
Uruguay	55.5%	50.8%	54.6%	44.2%
Venezuela	15.0%	5.1%	40.7%	35.3%

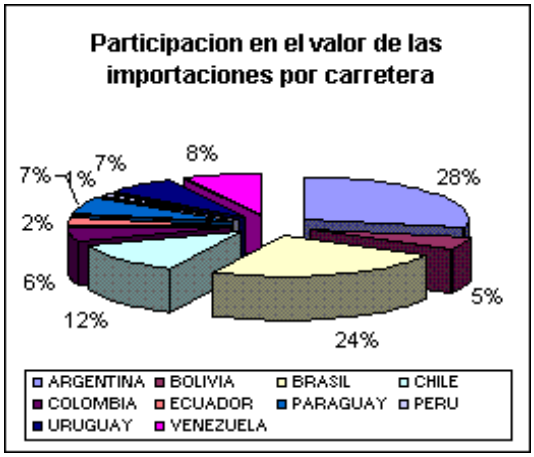


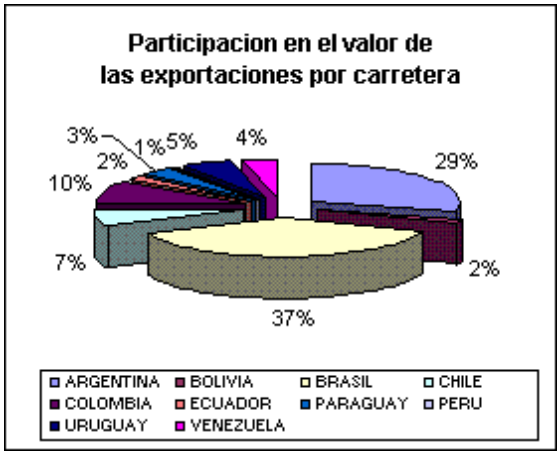


Distribución del comercio intrarregional carretero

Valores comerciados

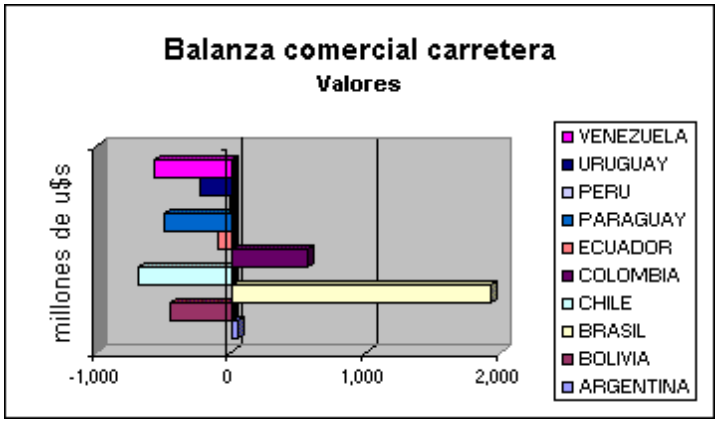
Brasil y Argentina, en ese orden, son los países con mayor participación en el valor del comercio intrarregional por modo carretero. El intercambio comercial que los incluye representó el 59% del total verificado en el año 2000. Chile, Colombia, Uruguay y Venezuela les siguen en orden de importancia, mientras que Perú y Ecuador son los que menos utilizan el modo carretero para sus transacciones con los países sudamericanos.





Producto de esta distribución del comercio, la balanza comercial intrarregional por modo carretero de los distintos países, tiene a Brasil como el país más superavitario en su comercio sudamericano, con un excedente, para el año 2000, de casi 2.000 millones de dólares. Colombia y Argentina completan el conjunto de países con resultados positivos.

El resto de los países, encabezados por Chile y Venezuela presentan importaciones regionales superiores a sus exportaciones.



Principales vínculos bilaterales

El comercio entre Argentina y Brasil, representa el 38.5% del total regional, con predominio de las exportaciones Brasileñas. Le siguen en importancia el comercio entre Colombia y Venezuela (11.4%) y Argentina – Chile (10.3%). Con menor importancia relativa se encuentran el intercambio de Brasil con Uruguay, de Chile y Paraguay y de Argentina con Uruguay.

Las seis vinculaciones mencionadas, en conjunto explican el 83.6% de los valores comerciados entre los países de Sudamérica por modo carretero.

Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América

En millones de dólares - Año 2000

	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA	0.0	217.8	2316.5	906.6	5.2	2.0	197.4	25.2	396.4	2.1	**4069.1**
BOLIVIA	38.8	0.0	2.6	25.8	71.3	4.5	1.5	57.1	4.8	29.7	**236.1**
BRASIL	3127.6	199.6	0.0	687.5	1.1	0.3	666.9	34.8	536.9	39.8	**5294.5**
CHILE	548.9	134.0	262.0	0.0	0.0	0.0	41.2	17.0	31.7	0.0	**1034.9**

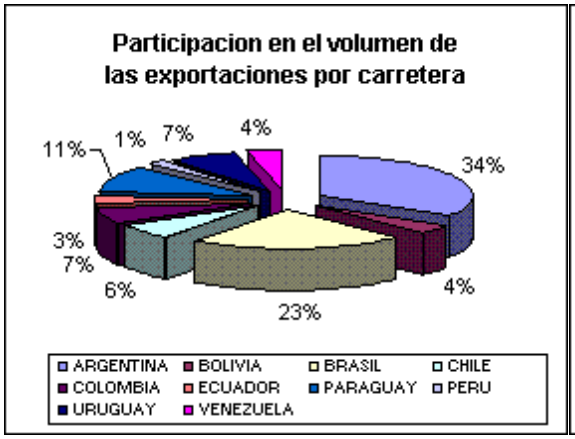
Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América En millones de dólares - Año 2000											
COLOMBIA	0.0	37.5	0.1	0.0	0.0	301.9	0.0	2.4	0.0	1038.8	**1380.7**
ECUADOR	0.0	6.0	5.7	0.0	210.0	0.0	0.0	8.6	0.0	1.6	**231.9**
PARAGUAY	71.9	1.2	327.4	45.9	0.2	0.0	0.0	0.2	9.7	0.1	**456.5**
PERU	2.3	78.4	2.3	30.3	0.4	21.8	0.1	0.0	0.2	0.0	**135.8**
URUGUAY	224.6	7.1	449.8	23.0	0.0	0.0	40.5	0.9	0.0	0.0	**745.9**
VENEZUELA	0.0	10.9	5.4	0.0	519.7	2.3	0.0	0.2	0.0	0.0	**538.5**
TOTAL	**4014.1**	**692.5**	**3372.0**	**1719.1**	**807.8**	**332.7**	**947.7**	**146.3**	**979.7**	**1112.0**	**14124.0**

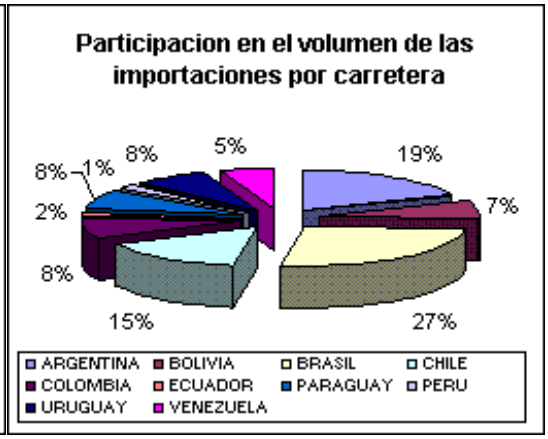
Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América Participación % sobre los valores comerciados – 2000											
	ARG	**BOL**	**BRA**	**CHI**	**COL**	**ECU**	**PAR**	**PER**	**URU**	**VEN**	**TOTAL**
ARGENTINA		1.5%	16.4%	6.4%	0.0%	0.0%	1.4%	0.2%	2.8%	0.0%	**28.8%**
BOLIVIA	0.3%		0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.2%	**1.7%**
BRASIL	22.1%	1.4%		4.9%	0.0%	0.0%	4.7%	0.2%	3.8%	0.3%	**37.5%**
CHILE	3.9%	0.9%	1.9%		0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	0.2%	0.0%	**7.3%**
COLOMBIA	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%		2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	**9.8%**
ECUADOR	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%		0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	**1.6%**
PARAGUAY	0.5%	0.0%	2.3%	0.3%	0.0%	0.0%		0.0%	0.1%	0.0%	**3.2%**

Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América Participación % sobre los valores comerciados – 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
PERU	0.0%	0.6%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%		0.0%	0.0%	**1.0%**
URUGUAY	1.6%	0.1%	3.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%		0.0%	**5.3%**
VENEZUELA	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		**3.8%**
TOTAL	**28.4%**	**4.9%**	**23.9%**	**12.2%**	**5.7%**	**2.4%**	**6.7%**	**1.0%**	**6.9%**	**7.9%**	**100.0%**

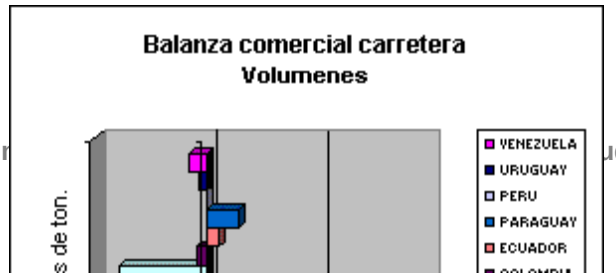
Volúmenes transportados

Brasil y Argentina, en ese orden, son los países con mayor participación en el volumen del comercio intrarregional por modo carretero. El intercambio comercial que los incluye, representó el 50% el total regional verificado en el año 2000. Chile, Paraguay, Uruguay y Colombia les siguen en orden de importancia, mientras que Perú y Ecuador son los que menos utilizan el modo carretero para el transporte de su comercio con los países sudamericanos.





La balanza comercial de los volúmenes comerciados muestra a Argentina y Paraguay como los países con diferencia positiva entre el volumen de sus exportaciones e importaciones. El resto de los países presenta balanzas negativas con excepción del Perú, cuyo saldo es neutro.



Estas diferencias entre los flujos comerciales, que se traduce en fuertes desequilibrios en la mayoría de los vínculos bilaterales, explican la gran cantidad de viajes en lastre que registra el transporte internacional por carretera.

Principales vínculos bilaterales

El intercambio comercial entre Brasil y Argentina involucra el 23.6% de las toneladas comerciadas en toda la región. Argentina – Chile (15.2%) y Paraguay – Brasil (13.2%) son las relaciones bilaterales que le siguen en importancia. Entre los países de la Comunidad Andina los mayores flujos se registran entre Venezuela y Colombia (8.0%; cuarto vínculo en importancia) y entre Colombia y Ecuador (4.8%).

Las once primeras vinculaciones bilaterales de la región explican en conjunto el 90% de las toneladas comerciadas entre los países sudamericanos.

La menor participación relativa de Argentina y Brasil en los volúmenes comerciados, respecto de los valores, obedece a que el comercio entre estos, entrega un valor promedio de tonelada transportada superior a la media de la región.

Las tablas que siguen, expresadas en miles de toneladas y porcentajes, ilustran sobre la distribución del comercio carretero en los vínculos bilaterales de la región.

Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América

En miles de toneladas - Año 2000

	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA	0	538	2048	2076	5	3	435	23	698	1	**5828**
BOLIVIA	39	0	20	60	227	14	4	165	19	86	**634**
BRASIL	2010	125	0	376	1	0	761	5	586	27	**3892**
CHILE	531	294	175	0	0	0	31	30	40	0	**1101**
COLOMBIA	0	54	0	0	0	282	0	3	0	821	**1161**

Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América En miles de toneladas - Año 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ECUADOR	0	2	2	0	542	0	0	19	0	2	**566**
PARAGUAY	271	12	1512	36	0	0	0	1	32	0	**1864**
PERU	5	132	1	68	1	40	1	0	0	0	**247**
URUGUAY	394	2	757	42	0	0	55	1	0	0	**1251**
VENEZUELA	0	28	45	0	553	1	0	0	0	0	**627**
TOTAL	**3249**	**1188**	**4560**	**2658**	**1329**	**340**	**1288**	**246**	**1375**	**937**	**17172**

Intercambio Comercial Carretero entre los países de Sud América Participación % sobre los volúmenes comerciados - 2000											
	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	PAR	PER	URU	VEN	TOTAL
ARGENTINA		3.1%	11.9%	12.1%	0.0%	0.0%	2.5%	0.1%	4.1%	0.0%	**33.9%**
BOLIVIA	0.2%		0.1%	0.3%	1.3%	0.1%	0.0%	1.0%	0.1%	0.5%	**3.7%**
BRASIL	11.7%	0.7%		2.2%	0.0%	0.0%	4.4%	0.0%	3.4%	0.2%	**22.7%**
CHILE	3.1%	1.7%	1.0%		0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.2%	0.0%	**6.4%**
COLOMBIA	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%		1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	**6.8%**
ECUADOR	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%		0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	**3.3%**
PARAGUAY	1.6%	0.1%	8.8%	0.2%	0.0%	0.0%		0.0%	0.2%	0.0%	**10.9%**
PERU	0.0%	0.8%	0.0%	0.4%	0.0%	0.2%	0.0%		0.0%	0.0%	**1.4%**
URUGUAY	2.3%	0.0%	4.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%		0.0%	**7.3%**
VENEZUELA	0.0%	0.2%	0.3%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		**3.7%**
TOTAL	**18.9%**	**6.9%**	**26.6%**	**15.5%**	**7.7%**	**2.0%**	**7.5%**	**1.4%**	**8.0%**	**5.5%**	**100.0%**

Características del comercio bilateral por modo carretero

En lo que sigue, se describe sintéticamente el intercambio bilateral por modo carretero entre los países de la región (año 2000), particularizando en los aspectos relativos a: el valor y volumen de la mercadería; el sentido del intercambio; la incidencia de la vinculación en el total del comercio carretero (en valor y volumen); la incidencia de las exportaciones e importaciones (valor y volumen) del país en el vínculo, respecto a sus exportaciones e importaciones carreteras totales; los principales productos involucrados en el comercio, la participación del modo carretero en el total de exportaciones por todos los modos al otro país (volumen) e identificación de los principales pasos de frontera utilizados[3]. A fin de facilitar la comprensión de las principales características de cada vinculación y su comparación con otras, se ha tabulado la información.

Los resultados para los vínculos bilaterales que superan el 1% de participación en el volumen total transportado (más del 90% del intercambio total) se presentan, por orden de importancia, a continuación. Similar detalle para el resto de las vinculaciones se muestra en el Anexo Comercio Exterior.

Argentina – Brasil

El comercio carretero entre ambos países muestra el grado de complementariedad de los dos principales socios del MERCOSUR. Argentina es el principal origen de los valores y volúmenes importados de la región por Brasil utilizando el modo carretero. Es asimismo el principal destino carretero de las exportaciones en volumen y valor de Brasil a los países de Sudamérica. En forma análoga, Brasil es el primer proveedor de las importaciones argentinas en valor y volumen y el primer destino en valores y el segundo en volúmenes de las exportaciones argentinas.

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA – BRASIL		
Concepto/ sentido	**AR – BR**	**BR - AR**
Comercio carretero total en miles u$s	5,444,186	
Comercio carretero total en toneladas	4,058,258	
Comercio carretero total en miles u$s	2,316,542	3,127,644
Comercio carretero total en toneladas	2,048,439	2,009,819
Sentido del intercambio (valor) %	42.6%	57.4%
Sentido del intercambio (volumen) %	50.5%	49.5%

[3] Una mayor particularización sobre los pasos de frontera utilizados, es presentada en el Capítulo XXXXX

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA – BRASIL		
Concepto/ sentido	**AR – BR**	**BR - AR**
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	38.5%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	23.6%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	56.9%	59.1%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	35.1%	51.6%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	77.9%	68.7%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	61.9%	44.9%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	1131	1556
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	52.0%	18.6%
• Bebidas y tabaco	0.3%	0.8%
• Productos en bruto, vegetal y animal	11.1%	5.3%
• Petróleo, gas, hulla, coque	0.9%	0.4%
• Aceites de origen animal y vegetal	1.7%	0.4%
• Productos químicos diversos	13.2%	18.3%
• Manufacturas clasificadas	14.7%	39.0%
• Maquinaria y equipo de transporte	5.0%	12.1%
• Otros artículos manufacturados	0.9%	5.1%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país (volumen)	10.8%	20.7%
Principales pasos de frontera utilizados: Paso de los Libres (AR) - Uruguayana (BR), Pto. Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR); Santo Tome (AR) - Sao Borja (BR), B. de Irigoyen (AR) - D. Cerqueira (BR), San Javier (AR) – Porto Xavier (BR)		

Argentina – Chile

La importancia de esta vinculación, está explicada fundamentalmente por las exportaciones argentinas, que tienen en Chile el destino sudamericano más importante, medidas en volúmenes y, en menor medida, por el volumen de las importaciones argentinas, que no obstante convierten a Chile en su segundo abastecedor regional. A su vez Argentina es respectivamente el principal proveedor y destino de las importaciones y exportaciones chilenas desde y hacia la región por modo carretero.

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - CHILE		
Concepto/ sentido	AR - CH	CH - AR
Comercio carretero total en miles u$s	1,455,545	
Comercio carretero total en toneladas	2,606,961	
Comercio carretero total en miles u$s	906,636	548,909
Comercio carretero total en toneladas	2,076,257	530,705
Sentido del intercambio (valor) %	62.3%	37.7%
Sentido del intercambio (volumen) %	79.6%	20.4%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	10.3%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	15.2%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	22.3%	53.0%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	35.6%	48.2%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	13.7%	52.7%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	16.3%	78.1%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	437	1034
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	25.1%	25.7%

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - CHILE		
Concepto/ sentido	AR - CH	CH - AR
• Bebidas y tabaco	1.7%	4.4%
• Productos en bruto, vegetal y animal	6.3%	10.1%
• Petróleo, gas, hulla, coque	27.5%	2.8%
• Aceites de origen animal y vegetal	7.1%	0.3%
• Productos químicos diversos	12.2%	8.3%
• Manufacturas clasificadas	18.6%	42.2%
• Maquinaria y equipo de transporte	1.2%	3.0%
• Otros artículos manufacturados	0.5%	3.1%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	16.6%	85.3%
Principales pasos de frontera utilizados: C. Redentor Mdza. (AR) - Los Andes (CH); Pino Hachado; Huemules; Monte Aymond		

Brasil – Paraguay

El mercado brasileño es, para Paraguay, el principal origen y destino de sus importaciones y exportaciones desde y hacia los países sudamericanos por modo carretero. Para Brasil, Paraguay es el segundo socio comercial en materia de volúmenes de exportación e importación por carretera.

COMERCIO BILATERAL BRASIL - PARAGUAY		
Concepto/ sentido	**BR - PA**	**PA - BR**
Comercio carretero total en miles u$s	994,339	
Comercio carretero total en toneladas	2,273,638	
Comercio carretero total en miles u$s	666,926	327,413
Comercio carretero total en toneladas	761,479	1,512,159
Sentido del intercambio (valor) %	67.1%	32.9%
Sentido del intercambio (volumen) %	33.5%	66.5%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera	7.0%	

COMERCIO BILATERAL BRASIL - PARAGUAY		
Concepto/ sentido	**BR - PA**	**PA - BR**
(valor)		
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	13.2%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	12.6%	71.7%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	19.6%	81.1%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	9.7%	70.4%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	33.2%	59.1%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	876	217
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	7.9%	31.2%
• Bebidas y tabaco	12.1%	0.0%
• Productos en bruto, vegetal y animal	4.8%	63.1%
• Petróleo, gas, hulla, coque	3.5%	0.1%
• Aceites de origen animal y vegetal	0.5%	1.9%
• Productos químicos diversos	34.3%	0.6%
• Manufacturas clasificadas	30.0%	3.0%
• Maquinaria y equipo de transporte	4.9%	0.0%
• Otros artículos manufacturados	1.9%	0.1%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	65.2%	93.6%
Principales pasos de frontera utilizados: Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA); Guaira (BR) -Guaira (PA); Ponta Porá (BR) - P. Caballero (PA)		

Colombia – Venezuela

Se trata del comercio bilateral carretero más importante entre los países de la Comunidad Andina. Colombia y Venezuela son asimismo, los principales socios comerciales tanto en valores como en volúmenes comerciados por el modo carretero.

COMERCIO BILATERAL COLOMBIA - VENEZUELA		
Concepto/ sentido	**CO - VE**	**VE - CO**
Comercio carretero total en miles u$s	1,558,458	
Comercio carretero total en toneladas	1,374,632	
Comercio carretero total en miles u$s	1,038,783	519,675
Comercio carretero total en toneladas	821,303	553,329
Sentido del intercambio (valor) %	66.7%	33.3%
Sentido del intercambio (volumen) %	59.7%	40.3%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	11.0%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	8.0%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	75.2%	96.5%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	70.7%	88.2%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	64.3%	93.4%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	41.6%	87.6%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	1265	939
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	34.4%	s/d
• Bebidas y tabaco	0.9%	s/d
• Productos en bruto, vegetal y animal	3.7%	s/d
• Petróleo, gas, hulla, coque	9.9%	s/d

COMERCIO BILATERAL COLOMBIA - VENEZUELA		
Concepto/ sentido	**CO - VE**	**VE - CO**
• Aceites de origen animal y vegetal	2.5%	s/d
• Productos químicos diversos	14.0%	s/d
• Manufacturas clasificadas	26.4%	s/d
• Maquinaria y equipo de transporte	5.1%	s/d
• Otros artículos manufacturados	3.1%	s/d
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	76.1%	30.2%
Principales pasos de frontera utilizados: Complejo San Antonio - Cúcuta; Paraguachón - Maicao		

Brasil – Uruguay

Brasil es el principal destino de los volúmenes exportados por Uruguay y su segundo socio en materia de volúmenes importados. En el comercio regional por carretera de Brasil, Uruguay ocupa el tercer lugar como origen y destino de su intercambio comercial por carretera en la región.

COMERCIO BILATERAL BRASIL - URUGUAY		
Concepto/ sentido	**BR - UR**	**UR - BR**
Comercio carretero total en miles u$s	986,705	
Comercio carretero total en toneladas	1,342,760	
Comercio carretero total en miles u$s	536,907	449,798
Comercio carretero total en toneladas	586,041	756,719
Sentido del intercambio (valor) %	54.4%	45.6%
Sentido del intercambio (volumen) %	43.6%	56.4%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera	7.0%	

COMERCIO BILATERAL BRASIL - URUGUAY		
Concepto/ sentido	**BR - UR**	**UR - BR**
(valor)		
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	7.8%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	10.1%	60.3%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	15.1%	60.5%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	13.3%	54.8%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	16.6%	42.6%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	916	594
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	25.2%	49.6%
• Bebidas y tabaco	3.0%	2.0%
• Productos en bruto, vegetal y animal	8.8%	5.0%
• Petróleo, gas, hulla, coque	0.2%	0.0%
• Aceites de origen animal y vegetal	0.6%	7.8%
• Productos químicos diversos	11.6%	14.8%
• Manufacturas clasificadas	39.9%	18.6%
• Maquinaria y equipo de transporte	5.1%	0.9%
• Otros artículos manufacturados	5.5%	1.3%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	72.6%	70.7%
Principales pasos de frontera utilizados: Chui (BR) - Chuy (UR), Jaguarao (BR) -Río Blanco (UR) Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR); Barra do Quarai (BR) - Bella Unión (UR)		

Argentina – Uruguay

Uruguay es, en términos del comercio exterior por carretera, el tercer socio comercial de Argentina en el valor y volumen de sus importaciones y exportaciones desde y hacia los países sudamericanos. En sentido contrario, Argentina es el primer mercado para los volúmenes y valores de las exportaciones Uruguayas y el primer origen de los volúmenes importados por carretera por este país.

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - URUGUAY		
Concepto/ sentido	**AR - UR**	**UR -AR**
Comercio carretero total en miles u$s	620,986	
Comercio carretero total en toneladas	1,091,669	
Comercio carretero total en miles u$s	396,434	224,551
Comercio carretero total en toneladas	697,772	393,897
Sentido del intercambio (valor) %	63.8%	36.2%
Sentido del intercambio (volumen) %	63.9%	36.1%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	4.4%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	6.4%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	9.7%	30.1%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	12.0%	31.5%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	5.6%	40.5%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	12.1%	50.7%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	940	570
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	32.7%	20.6%
• Bebidas y tabaco	4.3%	0.2%
• Productos en bruto, vegetal y animal	10.6%	11.2%

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - URUGUAY		
Concepto/ sentido	**AR - UR**	**UR -AR**
• Petróleo, gas, hulla, coque	3.1%	3.9%
• Aceites de origen animal y vegetal	2.5%	0.6%
• Productos químicos diversos	20.9%	22.7%
• Manufacturas clasificadas	20.8%	30.9%
• Maquinaria y equipo de transporte	2.7%	5.7%
• Otros artículos manufacturados	2.3%	4.3%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	61.2%	38.2%
Principales pasos de frontera utilizados : Gualeguaychú (AR) - Fray Bentos (UR); Paysandú (UR) - Colón (AR); Salto (UR) - Concordia (AR); Bs. As. (AR) - Colonia (UR)		

Colombia – Ecuador

Segunda vinculación en importancia dentro de los países de la Comunidad Andina. Colombia es el primer socio ecuatoriano, tanto en niveles de exportación como en importación por modo carretero, mientras que Ecuador es, en ambos aspectos, el segundo socio de Colombia en el comercio regional carretero. Junto con la vinculación entre Colombia y Venezuela, explican la gran mayoría del comercio carretero de la CAN.

COMERCIO BILATERAL COLOMBIA – ECUADOR		
Concepto/ sentido	**CO - EC**	**EC – CO**
Comercio carretero total en miles u$s	511,855	
Comercio carretero total en toneladas	823,998	
Comercio carretero total en miles u$s	301,891	209,964
Comercio carretero total en toneladas	282,196	541,802
Sentido del intercambio (valor) %	59.0%	41.0%
Sentido del intercambio (volumen) %	34.2%	65.8%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera	3.6%	

COMERCIO BILATERAL COLOMBIA – ECUADOR		
Concepto/ sentido	**CO - EC**	**EC – CO**
(valor)		
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	4.8%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	21.9%	90.5%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	24.3%	95.6%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	26.0%	90.7%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	40.8%	83.0%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	1070	388
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	25.9%	68.9%
• Bebidas y tabaco	1.0%	0.0%
• Productos en bruto, vegetal y animal	4.1%	9.5%
• Petróleo, gas, hulla, coque	1.5%	0.0%
• Aceites de origen animal y vegetal	3.1%	2.4%
• Productos químicos diversos	19.7%	5.1%
• Manufacturas clasificadas	38.1%	11.8%
• Maquinaria y equipo de transporte	3.4%	0.7%
• Otros artículos manufacturados	3.1%	1.6%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	67.8%	87.6%
Principales pasos de frontera utilizados: Rumichaca - Ipiales (CO) - Tulcán (EC)		

Argentina – Paraguay

Argentina es el segundo origen y destino, respectivamente, del volumen de las importaciones y exportaciones de Paraguay a la Región por modo carretero. Para

Argentina, en cambio, Paraguay es el quinto destino sudamericano de sus ventas por carretera a la región y el cuarto mercado que la abastece en sus importaciones de dicho ámbito.

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA – PARAGUAY		
Concepto/ sentido	**AR - PA**	**PA - AR**
Comercio carretero total en miles u$s	269,273	
Comercio carretero total en toneladas	706,542	
Comercio carretero total en miles u$s	197,352	71,922
Comercio carretero total en toneladas	435,413	271,129
Sentido del intercambio (valor) %	73.3%	26.7%
Sentido del intercambio (volumen) %	61.6%	38.4%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	1.9%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	4.1%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	4.8%	15.8%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	7.5%	14.5%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	1.8%	20.8%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	8.3%	33.8%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	453	265
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	30.9%	2.2%
• Bebidas y tabaco	13.6%	0.3%
• Productos en bruto, vegetal y animal	11.8%	73.9%
• Petróleo, gas, hulla, coque	21.7%	0.0%
• Aceites de origen animal y vegetal	1.5%	5.8%

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA – PARAGUAY		
Concepto/ sentido	**AR - PA**	**PA - AR**
• Productos químicos diversos	12.0%	0.8%
• Manufacturas clasificadas	6.5%	15.2%
• Maquinaria y equipo de transporte	1.0%	0.1%
• Otros artículos manufacturados	1.0%	1.8%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	33.2%	48.2%
Principales pasos de frontera utilizados: Clorinda (AR) - Pto. Falcón (PA); Posadas (AR) - Encarnación (PA)		

Argentina – Bolivia

El comercio con Argentina es para Bolivia el vínculo bilateral por carretera de mayor importancia en la Región, totalizando un 28% del valor y un 32% del volumen total de su comercio por modo carretero. Para Argentina se trata de un intercambio de cierta importancia por el volumen de las exportaciones y de poca significatividad en lo que hace a sus importaciones.

Junto con Chile – Bolivia, son los vínculos carreteros relevantes entre países de la CAN y el MERCOSUR + Chile.

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA		
Concepto/ sentido	**AR - BO**	**BO – AR**
Comercio carretero total en miles u$s	256,566	
Comercio carretero total en toneladas	577,332	
Comercio carretero total en miles u$s	217,768	38,798
Comercio carretero total en toneladas	538,219	39,113
Sentido del intercambio (valor) %	84.9%	15.1%
Sentido del intercambio (volumen) %	93.2%	6.8%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera	0.8%	

COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA		
Concepto/ sentido	**AR - BO**	**BO – AR**
(valor)		
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	3.3%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	5.3%	16.4%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	9,2%	6.2%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	1.0%	31.4%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	1.2%	45.3%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	405	992
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	41.5%	s/d
• Bebidas y tabaco	0.8%	s/d
• Productos en bruto, vegetal y animal	0.6%	s/d
• Petróleo, gas, hulla, coque	34.8%	s/d
• Aceites de origen animal y vegetal	0.7%	s/d
• Productos químicos diversos	6.1%	s/d
• Manufacturas clasificadas	14.8%	s/d
• Maquinaria y equipo de transporte	0.5%	s/d
• Otros artículos manufacturados	0.3%	s/d
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	78.1%	47.1%
Principales pasos de frontera utilizados: Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR); Villazón (BO) - La Quiaca (AR), Bermejo (BO) - Oran (AR)		

Brasil – Chile

Esta vinculación está caracterizada por el intercambio de mercaderías con mayor valor agregado que la media regional. La totalidad del transporte se realiza en tránsito por territorio argentino. Brasil es el segundo abastecedor de importaciones regionales chilenas y el segundo destino para las exportaciones de ese origen.

COMERCIO BILATERAL BRASIL - CHILE		
Concepto/ sentido	**BR - CH**	**CH - BR**
Comercio carretero total en miles u$s	949,503	
Comercio carretero total en toneladas	551,442	
Comercio carretero total en miles u$s	687,496	262,008
Comercio carretero total en toneladas	376,187	175,255
Sentido del intercambio (valor) %	72.4%	27.6%
Sentido del intercambio (volumen) %	68.2%	31.8%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	6.7%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	3.2%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	13.0%	25.3%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	9.7%	15.9%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	7.8%	40.0%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	3.8%	14.2%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	1556	1495
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	17.2%	50.0%
• Bebidas y tabaco	0.5%	2.1%
• Productos en bruto, vegetal y animal	1.3%	2.9%
• Petróleo, gas, hulla, coque	0.4%	0.0%

COMERCIO BILATERAL BRASIL - CHILE		
Concepto/ sentido	**BR - CH**	**CH - BR**
• Aceites de origen animal y vegetal	0.2%	0.1%
• Productos químicos diversos	21.5%	6.9%
• Manufacturas clasificadas	42.7%	24.1%
• Maquinaria y equipo de transporte	13.0%	4.1%
• Otros artículos manufacturados	3.1%	9.8%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	40.3%	10.9%
Principales pasos de frontera utilizados: En tránsito por Argentina - Paso de los Libres (AR) - Uruguayana (BR); Pto. Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR); Santo Tome (AR) - Sao Borja (BR); Cristo Redentor Mdza (AR) - Los Andes (CH)		

Chile – Bolivia

La importancia del vínculo radica fundamentalmente en el volumen de las exportaciones chilenas. Además de los tráficos bilaterales, esta vinculación, al igual que la de Bolivia y Perú, tiene la particularidad de presentar un importante movimiento carretero asociado al comercio exterior Boliviano con otros países que se materializa por los puertos de Chile y Perú y arriba o sale de Bolivia en tránsito por dichos países.

COMERCIO BILATERAL CHILE - BOLIVIA		
Concepto/ sentido	**CH - BO**	**BO - CH**
Comercio carretero total en miles u$s	159,769	
Comercio carretero total en toneladas	353,804	
Comercio carretero total en miles u$s	134,001	25,768
Comercio carretero total en toneladas	293,932	59,872
Sentido del intercambio (valor) %	83.9%	16.1%

COMERCIO BILATERAL CHILE - BOLIVIA		
Concepto/ sentido	**CH - BO**	**BO - CH**
Sentido del intercambio (volumen) %	83.1%	16.9%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	1.1%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	2.1%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	12.9%	10.9%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	26.7%	9.4%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	1.5%	19.4%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	2.3%	24.7%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	456	430
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	30.0%	s/d
• Bebidas y tabaco	0.5%	s/d
• Productos en bruto, vegetal y animal	2.3%	s/d
• Petróleo, gas, hulla, coque	23.5%	s/d
• Aceites de origen animal y vegetal	0.0%	s/d
• Productos químicos diversos	17.0%	s/d
• Manufacturas clasificadas	23.6%	s/d
• Maquinaria y equipo de transporte	0.9%	s/d
• Otros artículos manufacturados	2.3%	s/d
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	90.1%	89.0%
Principales pasos de frontera utilizados: Tambo Quemado - Charña - Arica; Iquique - Pisiga - Bella Vista: Uyunim - Ollague - Antofagasta: Yacuiba - Salvador Mazza (en tránsito por Argentina)		

Bolivia – Perú

No obstante la relativa poca importancia cuantitativa del vínculo, Bolivia es el principal destino del volumen de las exportaciones por carretera de Perú a los países sudamericanos y Perú el segundo destino de las de Bolivia.

COMERCIO BILATERAL BOLIVIA – PERU		
Concepto/ sentido	**BO - PE**	**PE - BO**
Comercio carretero total en miles u$s	135,516	
Comercio carretero total en toneladas	296,810	
Comercio carretero total en miles u$s	57,134	78,382
Comercio carretero total en toneladas	164,695	132,115
Sentido del intercambio (valor) %	42.2%	57.8%
Sentido del intercambio (volumen) %	55.5%	44.5%
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (valor)	1.0%	
Incidencia de la vinculación en el total regional por carretera (volumen)	1.7%	
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (valor)	24.2%	57.7%
Incidencia sobre el total de exportaciones por carretera del país (volumen)	26.0%	53.5%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (valor)	11.3%	39.0%
Incidencia sobre el total de importaciones por carretera del país (volumen)	11.1%	66.9%
Valor de la Tn. media comerciada (u$s)/ton.	347	583
Principales productos (clasificación CIUX) - Volúmenes		
• Animales vivos y alimentos	s/d	9.6%
• Bebidas y tabaco	s/d	1.1%

COMERCIO BILATERAL BOLIVIA – PERU		
Concepto/ sentido	**BO - PE**	**PE - BO**
• Productos en bruto, vegetal y animal	s/d	2.4%
• Petróleo, gas, hulla, coque	s/d	12.7%
• Aceites de origen animal y vegetal	s/d	0.5%
• Productos químicos diversos	s/d	23.4%
• Manufacturas clasificadas	s/d	45.9%
• Maquinaria y equipo de transporte	s/d	1.6%
• Otros artículos manufacturados	s/d	2.8%
Participación del modo carretero en las exportaciones por todos los modos al otro país	98.8%	82.6%
Principales pasos de frontera utilizados: Desaguadero; Kasani - Yunguyo; Tambo Quemado - Charañá - Arica (En tránsito por Chile)		

Síntesis y Conclusiones

Los comentarios que se realizan a continuación, salvo indicación en contrario se refieren a valores correspondientes al año 2000.

Comercio exterior

El comercio exterior total de los países sudamericanos totalizó, en el año 2000, una cifra aproximada de 295 mil millones de dólares, con un volumen transportado de 605 millones de toneladas. La participación de las exportaciones en el total comerciado alcanzó al 53% y al 75% de los valores y volúmenes comerciados, respectivamente.

El saldo de la balanza comercial mostró un superávit de aproximadamente 14.000 millones de dólares y 300 millones de toneladas.

Los países que integran el MERCOSUR más Chile son responsables, respectivamente, del 62.5% y del 72.8% de las exportaciones e importaciones de la región, medidas en valores. Brasil y Argentina explican el 75% del comercio exterior del bloque. La balanza comercial del bloque fue, para el año 2000, fuertemente negativa, totalizando, aproximadamente, –6.000 millones de dólares, explicados en casi su totalidad por Brasil.

El comercio exterior de los países de la CAN totalizó, aproximadamente, 96 mil millones de dólares, de los cuales 58 mil millones correspondieron a las exportaciones del grupo y el resto a las importaciones. Venezuela y Colombia explican el 70% del comercio

exterior del bloque. Los países integrantes de la Comunidad Andina obtuvieron, en conjunto, un superávit comercial de 19.600 millones de dólares.

El volumen del comercio exterior de los países del MERCOSUR más Chile fue de aproximadamente 430 millones de toneladas de los cuales 328 millones correspondieron a sus exportaciones. Estas cifras otorgan al bloque una participación del 72% y 70% de los volúmenes exportados e importados en la Región, respectivamente.

El volumen del comercio exterior de los países de la CAN alcanzó, en el año 2000, a 172 millones de toneladas, producto de 127 y 45 millones de toneladas exportadas e importadas, respectivamente.

Balance de fletes por transporte internacional

La totalidad de los países de Sud América mostró cifras negativas para su balance de divisas por el transporte internacional por un valor cercano a los 9.000 millones de dólares, producto de ingresos por exportaciones de servicios de transporte de 6.000 millones de dólares y de importaciones de servicios de transporte por unos 15.000 millones de dólares.

La relación entre los fletes y el comercio exterior de los países de la región se encuentra en el orden del 8% / 9%, con la excepción de Bolivia y Paraguay, donde el peso del flete es sustancialmente mayor (14% y 17%, respectivamente).

Apertura de la economía

Los principales países de la región, Brasil y Argentina, muestran un grado de apertura económica muy baja (14% y 18% respectivamente), lo que mueve hacia la baja el nivel medio de apertura del total de países de Sud América. Sin embargo, el resto de los países tienen una fuerte relación con el exterior en niveles que alcanzan el 63% en Venezuela, 47% en Bolivia o 43% en Chile.

Las relativamente cerradas economías de Argentina y Brasil, determinan que el bloque económico MERCOSUR más Chile, tenga una apertura sustancialmente inferior al bloque CAN, 18% y 37%, respectivamente.

El arancel medio externo que aplican los países de la Región se encuentra en todos los casos por debajo del 15%; Venezuela, con 13.1%, es el país que presenta el mayor nivel de protección.

Importancia del comercio intra e inter bloque

La incidencia del comercio intra e inter bloque en el comercio exterior total de los países sudamericanos alcanza al 25% de los valores comerciados y al 28% de los volúmenes asociados.

El comercio intra MERCOSUR + Chile es el más importante de la región totalizando 47.000 millones de dólares y 107 millones de toneladas. Los mismos guarismos para los países que integran la CAN se sitúan en 11.000 millones de dólares y 23 millones de toneladas.

En lo que hace al comercio inter bloque, las exportaciones de los países del MERCOSUR + Chile a la CAN, son del orden de 4400 millones de dólares y 7 millones de toneladas, mientras que en sentido contrario, estas magnitudes alcanzan a 3500 millones de dólares y 12.5 millones de toneladas.

Principales socios comerciales

No obstante el crecimiento verificado en los últimos años en el comercio internacional entre los países de Sudamérica y en especial entre los integrantes de los distintos bloques de la región, el mercado de Estados Unidos continúa desempeñando un papel fundamental en el comercio internacional de los países de la región.

Esta importancia es mucho más evidente entre los países que integran la CAN, donde, salvo en el caso de las importaciones de Ecuador y en las importaciones y exportaciones de Bolivia medidas en volumen, Estados Unidos es el primer socio comercial tanto en materia de exportaciones como de importaciones de Venezuela, Colombia, Perú y Bolivia.

Los países del MERCOSUR + Chile presentan un grado de complementariedad mayor en su comercio y por lo tanto, si bien la participación de los Estados Unidos resulta elevada, los intercambios entre los países miembros ocupan lugares significativos en el comercio exterior de cada país.

Distribución intermodal del comercio exterior

La distribución modal del comercio internacional de los países de la región, expresado en valores, muestra la neta supremacía del transporte fluvial y marítimo sobre el resto de los modos (72% y 87% de los valores y volúmenes comerciados) El transporte carretero participa en el bloque MERCOSUR + Chile con el 11.9% del valor del comercio exterior de sus miembros, mientras que en la CAN este porcentaje se reduce al 6.9%, a favor de una mayor incidencia del transporte marítimo.

El comercio intrarregional

En virtud de las políticas de integración adoptadas por los países de Sudamérica, el comercio intrarregional tuvo un marcado crecimiento durante la década de los 90, particularmente hacia el interior de cada uno de los bloques económicos de la región. En ese lapso, tanto los intercambios verificados entre los países integrantes de la CAN, como el de los que conforman el MERCOSUR, se quintuplicaron.

El comercio intrarregional, alcanzó durante el año 2000, neto de duplicaciones, un valor de aproximadamente 37.000 millones de dólares e involucró el transporte de 84

millones de toneladas. Atendiendo a los bloques comerciales, la distribución del comercio entre los países sudamericanos fue la siguiente:

Bloque comercial	MERCOSUR y Chile		CAN	
	Miles u$s	Miles de Tn	Miles u$s	Miles de Tn.
MERCOSUR y Chile	23.511	53.435	4.439	6.911
CAN	3.510	12.722	5.520	11.356

Distribución del comercio intrarregional

Valores comerciados

Brasil y Argentina, en ese orden, son los de mayor participación en el valor de las importaciones entre los países de la región y en sentido inverso, Argentina ocupando el primer lugar, cuando se considera el valor de las exportaciones. Ellos participan en más del 50% de la actividad comercial entre los países sudamericanos. Luego, totalizando más del 25% en conjunto se ubican Chile, Colombia y Venezuela.

La balanza comercial intrarregional de los distintos países tiene a Argentina como el país más superavitario en su comercio sudamericano, con un excedente para el año 2000, de casi 4.000 millones de dólares. Venezuela, Brasil y Ecuador completan el conjunto de países con resultados positivos. En el otro extremo Chile, con casi 2.100 millones y Perú con 1.550 millones, son los casos donde las importaciones regionales superan ampliamente a sus exportaciones.

Los signos de la balanza comercial se mantienen para el resto de los países durante el trienio analizado, salvo en el caso de Colombia, que revirtió su saldo negativo, y Ecuador, que casi lo equilibró. Chile, en el lapso 1998 – 2000, duplicó su déficit regional mientras Uruguay, en el mismo período, lo ha multiplicado por nueve. Venezuela, por su parte, duplicó su superávit y Brasil lo redujo en un 75%.

Principales vínculos bilaterales

El comercio entre Argentina y Brasil, representa el 35,4% del total regional, con un leve predominio de las exportaciones argentinas. Sumado al intercambio de Argentina con Chile y Uruguay, el de Brasil con Chile, Colombia, Paraguay, Uruguay y Venezuela y el de Venezuela y Colombia (único vínculo significativo que no incluye a un país del MERCOSUR), totalizan el 74% de los valores comerciados entre los países sudamericanos.

Volúmenes transportados

En lo que hace a los volúmenes comerciados, Argentina es el país que muestra mayor participación en las exportaciones, con el 44% del total, seguido por Brasil y Venezuela (17 y 15%, respectivamente). El resto de los países muestra, cada uno, participaciones relativas iguales o inferiores al 5%.

Brasil, cuyos volúmenes de importación representan el 39% del total regional, es el país de mayor participación en este aspecto, seguido, en este caso, por Chile y luego, por Argentina y Perú.

La balanza comercial de los volúmenes comerciados muestra a Argentina y Venezuela como los países con la mayor diferencia entre el volumen de sus exportaciones e importaciones y a Brasil, Chile y Perú, como los más deficitarios, en ese orden.

El intercambio comercial entre Brasil y Argentina involucra el 34% de las toneladas comerciadas en toda la región. Argentina – Chile y Venezuela - Brasil son las relaciones bilaterales que le siguen en importancia. Entre los países de la Comunidad Andina los mayores flujos se registran entre Venezuela y Colombia y entre Venezuela y Perú.

El comercio intrarregional por modo carretero

El comercio por modo carretero entre los países sudamericanos alcanzó, en el año 2000, a 14.000 millones de dólares, mientras el volumen de las mercancías comerciadas totalizó, aproximadamente, 17 millones de toneladas. Estas cifras implican una participación del modo carretero del 38% sobre el valor total del comercio intrarregional y del 20% sobre los volúmenes intercambiados.

La participación del modo carretero se incrementa en los tráficos intra MERCOSUR, alcanzando, en promedio, el 45% de los valores y el 25% de los volúmenes comerciados. En las exportaciones de los países del MERCOSUR hacia los de la CAN, la incidencia del modo se reduce al 15%, tanto en valores como volúmenes, y en las exportaciones de la CAN hacia el MERCOSUR, a sólo el 3.5% de los valores y el 2.1% de los volúmenes.

Participación de los bloques comerciales en el comercio intrarregional por carretera

El grueso del intercambio por modo carretero en la región corresponde al comercio entre los países del MERCOSUR + Chile. Este intercambio totalizó, en el año 2000, aproximadamente 11.000 millones dólares con un volumen asociado de casi 13 millones de toneladas.

Por su parte, el comercio entre los países de la CAN totalizó 2.400 millones de dólares y un volumen transportado de aproximadamente 3 millones de toneladas.

Los flujos verificados entre los bloques fueron poco significativos en el total del comercio regional. Las exportaciones del MERCOSUR + Chile a la CAN, en valor y volumen, alcanzaron a 690 millones de dólares y 1 millón de toneladas, respectivamente, mientras que, en sentido contrario, se comerciaron mercaderías por valor de 120 millones de dólares y 260 mil toneladas.

El escaso intercambio entre los bloques está explicado mayoritariamente por el comercio de Bolivia con los países del MERCOSUR + Chile, con quienes comparte una actividad comercial mayor que con los países que integran la CAN.

Incidencia del modo carretero en el comercio intrarregional de cada país

En términos de valor, los países que presentan mayor participación del modo carretero en sus vínculos comerciales con los países sudamericanos son Paraguay (60.6%), seguido por Bolivia (59%) y Uruguay (55%). Luego, con una incidencia que ronda el 40%, se encuentran Colombia, Argentina y Brasil. La menor utilización relativa del modo carretero se verifica en el comercio intrarregional del Perú, con un aporte del 8.2%.

En lo que hace a los volúmenes involucrados en las transacciones, nuevamente Paraguay (63.5%) es el mayor demandante relativo de la región, seguido por Uruguay (47%) y Bolivia (37.2%). Perú y Venezuela, en ese orden, son los que acreditan las utilizaciones relativas más bajas.

Participación en los valores comerciados por modo carretero en la región

Brasil y Argentina, en ese orden, son los países con mayor participación en el valor comercio intrarregional por modo carretero. El intercambio comercial que los incluye, representó el 59% del total verificado en el año 2000. Chile, Colombia, Uruguay y Venezuela les siguen en orden de importancia, mientras que Perú y Ecuador son los que menos utilizan el modo para sus transacciones con los países sudamericanos.

Producto de esta distribución del comercio, la balanza comercial intrarregional por modo carretero de los distintos países, tiene a Brasil como el país más superavitario en su comercio sudamericano, con un excedente, para el año 2000, de casi 2.000 millones de dólares. Colombia y Argentina completan el conjunto de países con resultados positivos.

El resto de los países, encabezados por Chile y Venezuela presentan importaciones regionales superiores a sus exportaciones.

Principales vínculos en el comercio regional carretero (valores)

El comercio entre Argentina y Brasil, representa el 38.5% del total regional, con predominio de las exportaciones brasileñas. Le siguen en importancia, el comercio entre Colombia y Venezuela (11.4%) y Argentina – Chile (10.3%). Con menor importancia relativa se encuentran el intercambio de Brasil con Uruguay, Chile y Paraguay y el de Argentina con Uruguay.

Las seis vinculaciones mencionadas explican, en conjunto, el 83.6% de los valores comerciados entre los países de Sudamérica por modo carretero.

Participación en los volúmenes comerciados por modo carretero en la región

Brasil y Argentina, en ese orden, son los países con mayor participación en el volumen del comercio intrarregional por modo carretero. El intercambio comercial que los incluye representó el 50% el total regional verificado en el año 2000. Chile, Paraguay, Uruguay y Colombia les siguen en orden de importancia, mientras que Perú y Ecuador son los que menos utilizan el modo para el transporte de su comercio con los países sudamericanos.

La balanza comercial de los volúmenes comerciados muestra a Argentina y Paraguay como los países con diferencia positiva entre el volumen de sus exportaciones e importaciones. El resto de los países presenta balanzas negativas con excepción del Perú, cuyo saldo es neutro.

Estas diferencias entre los flujos comerciales, que se traduce en fuertes desequilibrios en la mayoría de los vínculos bilaterales, explican la gran cantidad de viajes en lastre que registra el transporte internacional por carretera.

Principales vínculos en el comercio regional carretero (volúmenes)

El intercambio comercial entre Brasil y Argentina involucra el 23.6% de las toneladas comerciadas en toda la región. Argentina – Chile (15.2%) y Paraguay – Brasil (13.2%), son las relaciones bilaterales que le siguen en importancia. Entre los países de la Comunidad Andina, los mayores flujos se registran entre Venezuela y Colombia (8.0%; cuarto vínculo sudamericano en importancia) y entre Colombia y Ecuador (4.8%).

Principales movimientos por carretera

Los distintos tipos de movimientos por carretera entre los países y su importancia en el comercio intrarregional, son los siguientes.

Países vecinos. Este movimiento, cuyo valor asciende a 12.700 millones de dólares y 15.9 millones de toneladas, representa el 90% del movimiento total por carretera en valor y el 92.7% en volumen. Movimientos típicos son los correspondientes a Argentina-Chile, Argentina-Brasil, Chile-Perú o Venezuela-Colombia. La importancia de la vecindad en el comercio carretero, queda reflejada en el hecho de que del conjunto de los once vínculos que explican en conjunto el 90% de las toneladas comerciadas entre los países sudamericanos, sólo uno: Brasil – Chile, se realiza en tránsito por terceros países

Países vecinos o no vecinos a través de un tercer país. El movimiento representa el 1.8% del flujo de mercancías tanto en valor como en volumen. Intercambios típicos se producen entre Chile y Brasil vía Argentina o entre Argentina y Brasil vía Uruguay. En total se movilizaron 309.000 de toneladas con un valor de 249.8 millones de dólares.

Países no vecinos a través de dos o más países. Este flujo comercial moviliza mercancías por valor de 1.070 millones de dólares y un volumen de 841.000

toneladas. Representa el 7.6% del intercambio por carretera en valor y el 11.1% en volumen. Movimientos típicos corresponden a flujos entre Brasil y Chile a través de Uruguay y Argentina o entre Uruguay y Chile a través de Argentina y Bolivia.

Países no vecinos a través de tres o más países. Este movimiento solo representa una mínima parte del total por carretera tanto en valor como en volumen. Hay muy pocos movimientos por ejemplo entre Argentina y Colombia a través de Chile, Perú y Ecuador.

Países del resto del mundo en tránsito hacia un país de Sud América. Básicamente se producen flujos de carga hacia y desde los países mediterráneos (Bolivia y Paraguay).

Cabotaje nacional a través de un país extranjero. Se produce en casos excepcionales como son los movimientos de carga entre regiones del sur de Chile a través de territorio argentino. También existe un bajo movimiento entre las ciudades colombianas de Cúcuta y Arauca a través de territorio venezolano.

Tipo de Movimiento	Movimiento en Valor – Millones de u$s			Movimiento en Volumen - Miles de toneladas		
	Valor Total	Valor Carretera	% por Carretera	Volumen Total	Volumen por Carretera	% por Carretera
Movimiento entre Países Vecino	28.261.9	12.721.0	45.0	68.273	15.895	92.7
Movimiento entre Países con otro país intermedio	2.863.6	249.8	8.7	6.154	309	5.0
Movimiento entre Países con dos países intermedio	4.258.4	1.070.1	215.1	7.561.0	841	4.9
Movimiento entre Países con tres países intermedio	1.595.0	83.1	5.2%	2.436.0	97.0	4.0
Movimiento entre Países y el resto del mundo a través de país intermedio	S.I	S.I	S.I	S.I	S.I	S.I

Tipo de Movimiento	Movimiento en Valor – Millones de u$s			Movimiento en Volumen - Miles de toneladas		
	Valor Total	Valor Carretera	% por Carretera	Volumen Total	Volumen por Carretera	% por Carretera
Movimiento de cabotaje a través de un país vecino	S.I	S.I	S.I	S.I	S.I	S.I

S.I : Sin Información

Como se mencionó anteriormente, el mayor movimiento tanto en valor como en volumen se produce entre países vecinos (por ejemplo Brasil, Argentina-Chile o Colombia-Venezuela). En estos movimientos las distancias involucradas y la ubicación espacial de los centros de producción y consumo hacen especialmente atractiva la alternativa del transporte por carretera, a pesar de las dificultades que se esgrimen en materia de cruces de frontera[4]. En este sentido en el MERCOSUR existen varias opciones para el cruce de una frontera. En cambio, en la CAN el numero de cruces es reducido. Por ejemplo, Colombia y Venezuela comparten una frontera de 2.219 Km. pero sólo existen 3 pasos para la circulación de vehículos, de los cuales solo 2 están plenamente habilitados para el comercio exterior. Una situación parecida se presenta entre Colombia y Ecuador donde sólo existe un paso habilitado en los 585 Km. de frontera. En la extensa frontera entre la CAN y Brasil, sólo existe una carretera pavimentada entre Brasil y Venezuela.

El movimiento por carretera a través de uno o más países es importante en algunos casos. Por ejemplo, entre Brasil y Chile, a través de Uruguay y Argentina.

En la medida en que las distancias por carretera aumentan, el transporte por este modo empieza a perder competitividad frente a la opción marítima. El análisis de la cifras muestra que cuando hay que atravesar 2 o 3 países, el transporte marítimo es claramente una opción de transporte. Esta situación se verifica, por ejemplo, en el intercambio entre los países del MERCOSUR y la CAN.

[4] A pesar de ello en ocasiones resulta más atractivo el transporte intermodal. Por ejemplo, ante las restricciones operativas entre Colombia y Venezuela y entre Colombia y Ecuador, se ha utilizado la opción del transporte combinado por carretera - marítimo.

Anexo I – Breve Caracterización de los países de Sudamérica

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Breve caracterización de los países de Sudamérica.....3
Introducción.....3
Población 3
Superficie 5
Densidad poblacional 6
Características de la población.....6
Indicadores económicos 8
Producto bruto interno 8
Tasa anual de crecimiento del PBI 11
Resultado Fiscal.....12
Ingreso anual por habitante 12
Deuda externa.....13
Tasas de inflación 17
Tasa de desempleo abierto 18

Breve caracterización de los países de Sudamérica

En este apartado se presenta una breve caracterización socio económica de los países incluidos en el estudio. Si bien se trata de datos ampliamente difundidos, se ha considerado pertinente su inclusión para facilitar al lector interesado, una comprensión general de los países de la región sin tener que recurrir a fuentes auxiliares.

Introducción

Con la excepción de las tres Guyanas, el resto de los países de Sudamérica se encuentran incluidos en los alcances del presente estudio: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Este conjunto de países representa el 99% de la población total de América del Sur y el 97,5% de su superficie. En lo que sigue, denominaremos a este conjunto de países como Sudamérica o región.

La región conforma un bloque de más de 345 millones de habitantes distribuidos en una superficie de 18,4 millones de km^2, con una densidad poblacional de casi 19 habitantes por km^2 . En el año 2000 generó, en su conjunto, un PBI de 1,4 billones de dólares, resultando un ingreso medio por habitante de u$s 4.000[1]. Sin embargo, el bloque dista de ser homogéneo, tanto en términos de población, territorio, ingreso por habitante o grado de desarrollo económico.

En los apartados siguientes se analizan, de manera muy somera, los principales indicadores de cada país y los de los dos bloques económicos del área: Comunidad Andina de Naciones (CAN) y Mercado Común del Sur (MERCOSUR) más Chile[2]. Si bien esta descripción se encuentra detallada y analizada en un gran número de trabajos, muchos de ellos de reciente data, resulta atinado realizar esta caracterización a fin de poder enmarcar el desempeño general de cada país.

Por último, cabe hacer una aclaración respecto a las cifras volcadas en el presente informe. Las fuentes de información existentes sobre los grandes agregados económicos de los países de Sudamérica son varias, todas ellas de reconocido prestigio. Sin embargo, el cruzamiento entre las mismas da como resultado diferencias no menores en cuestiones tales como PBI, comercio exterior, distribución modal del flujo internacional de bienes, comercios bilaterales o, incluso, la superficie de los territorios nacionales. Por lo tanto, las cifras volcadas en este trabajo presentarán, sin duda alguna, diferencias con otras que puedan encontrarse en fuentes diversas de información y de uso difundido.

En este caso, se ha tomado como base de la información macroeconómica al Anuario Estadístico de CEPAL, complementado con otras fuentes como CAN, BID-INTAL, Bancos Centrales y Oficinas de Estadística de los países concernidos en el estudio.

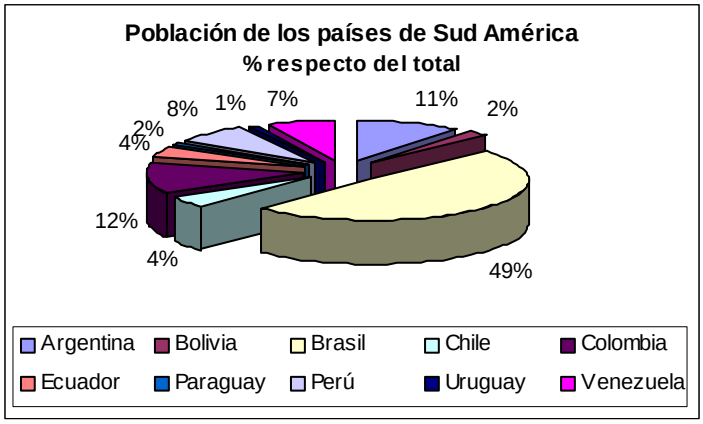
Población

Brasil, con más de 170 millones de habitantes, es el país más poblado de Sudamérica (cerca del 50% de la población total de la región); en el otro extremo se encuentra Uruguay que, con 3,3 millones de habitantes, representa, apenas, el 1% de la población conjunta de la región. Colombia, por su parte, con 42 millones de

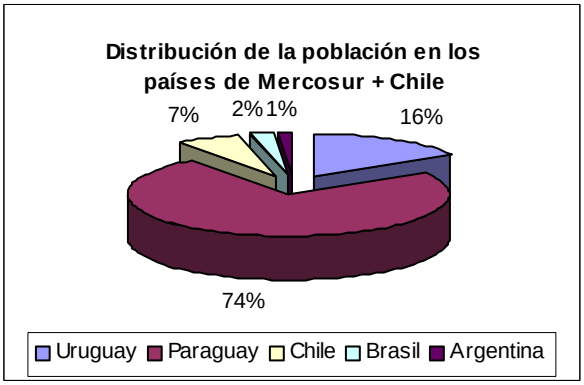
1 Estos datos se refieren al año 2000 y no tienen en cuenta las sucesivas crisis y devaluaciones sufridas por algunos de los países de Sud América, por ejemplo, Argentina o Brasil.

2 A fin de lograr una visión total de los países concernidos en este estudio, a los países incluidos en el MERCOSUR, se añade Chile. Los indicadores comentados pueden verse en el Anexo de Indicadores socio económicos

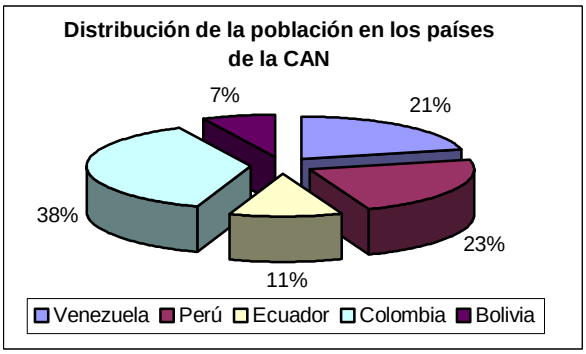
habitantes, es el segundo país en términos de población - algo más del 12% del total - y Argentina, con el 10% de población, aparece en tercer lugar. El conjunto de las poblaciones de Brasil, Colombia y Argentina, explica casi las 3/4 partes del total de habitantes de Sudamérica.



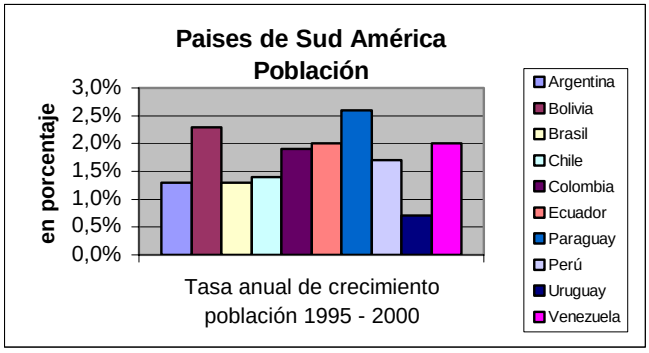
A nivel de cada bloque económico, los países del MERCOSUR más Chile cuentan con el 67% de la población del área. Dentro de ellos, Brasil explica al 74% del total del bloque, Argentina un 16%, Chile el 7%, Paraguay el 2% y Uruguay el 1%.

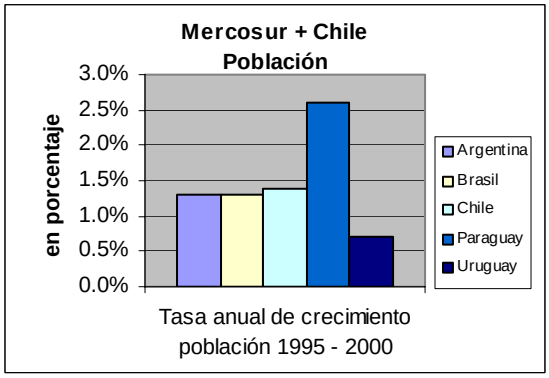


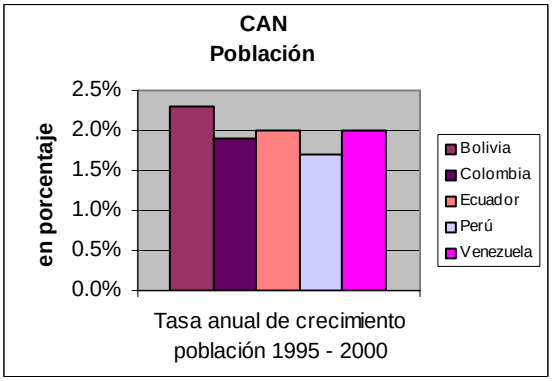
Por su parte, en la CAN, con un peso poblacional del 33% en la población total de Sudamérica, es Colombia quien tiene el mayor peso relativo (37% del bloque), seguido por Perú (23%), Venezuela (21%), Ecuador (11%) y Bolivia (7%).



La tasa anual de crecimiento poblacional de los países, para el período 1995/2000, se ha ubicado en el orden del 1,5% anual, siendo Uruguay el que mostró los menores incrementos anuales (0,7%) y Paraguay el de mayor expansión demográfica (2,6%).





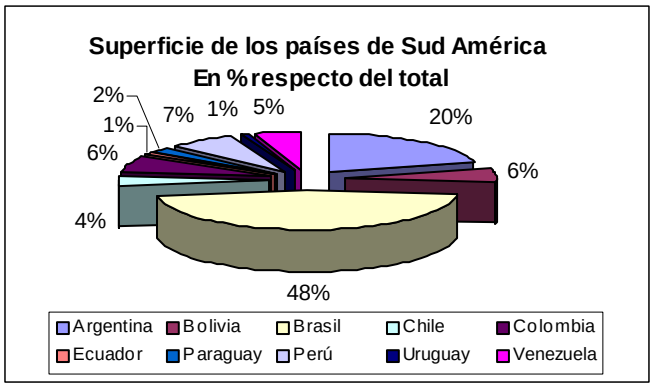


Superficie

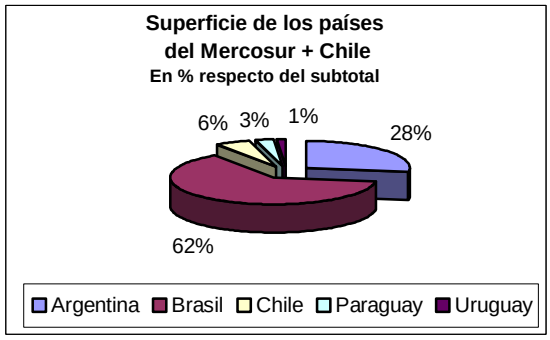
Nuevamente, en términos de superficie, es Brasil el mayor país sudamericano, representando cerca del 47% del área total, y es, a su vez, el que limita con la mayor cantidad de países de la región, ya que con la excepción de Chile y Ecuador, tiene límites comunes con los restantes países, incluyendo, en este caso, a las tres Guyanas.

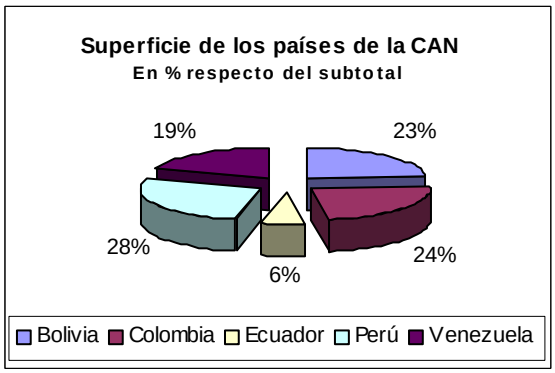
Argentina, con 20% del territorio sudamericano, se ubica detrás de Brasil en orden de importancia relativa, y es también, junto con Bolivia el segundo en lo referido a cantidad de fronteras comunes.

Uruguay es, por su parte, el país de dimensiones más reducidas, con una superficie equivalente al 1% del territorio conjunto, y comparte con Ecuador la menor cantidad de países limítrofes: sólo dos países.



Al agrupar los países en ambos bloques económicos se observa que MERCOSUR más Chile representan el 74% de la superficie total sudamericana y la CAN el 26% restante. En los gráficos siguientes se ven estas proporciones tanto a nivel de bloque como a nivel de país dentro de cada agrupamiento de países.





Densidad poblacional

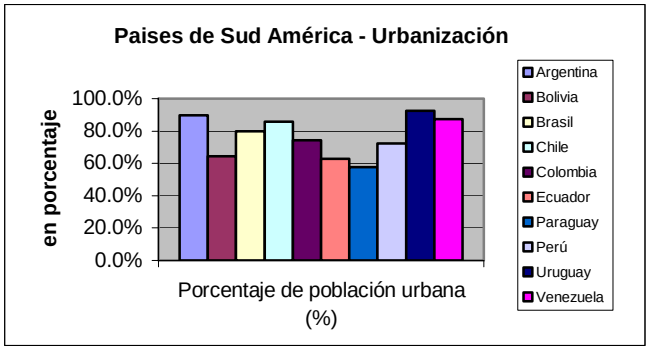
Sudamérica tiene una densidad media poblacional de casi 19 habitantes por km^2 , siendo Ecuador el de mayor densidad de población (46 habitantes/km^2), seguido por Colombia (37 habitantes/km^2). Cercanos a la media de la región se encuentran Brasil, Chile, Perú y Uruguay (unos 20 habitantes/km^2); y en el extremo inferior se encuentran Argentina (10 habitantes/km^2) y Bolivia (8 habitantes/km^2).

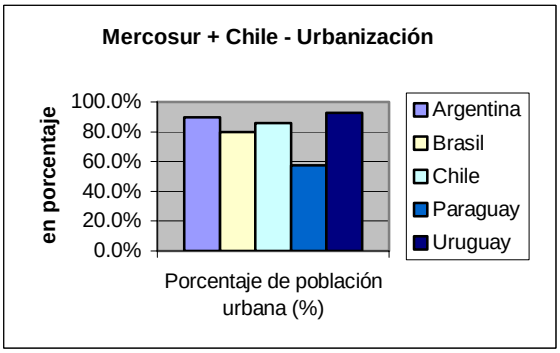
Considerando ambos bloques económicos como unidades, se observa que la CAN tiene una mayor densidad de población que los países del MERCOSUR más Chile, 24 y 17 habitantes/km^2, respectivamente.

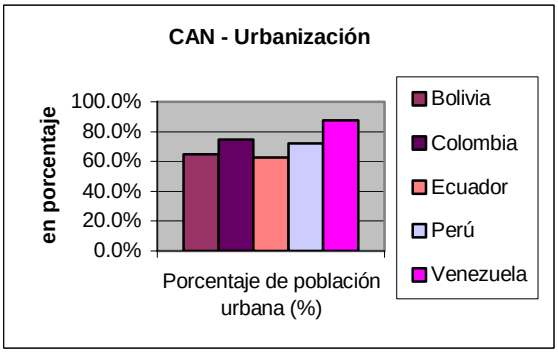
Características de la población

América del Sur es un territorio que muestra elevados niveles de urbanización, con

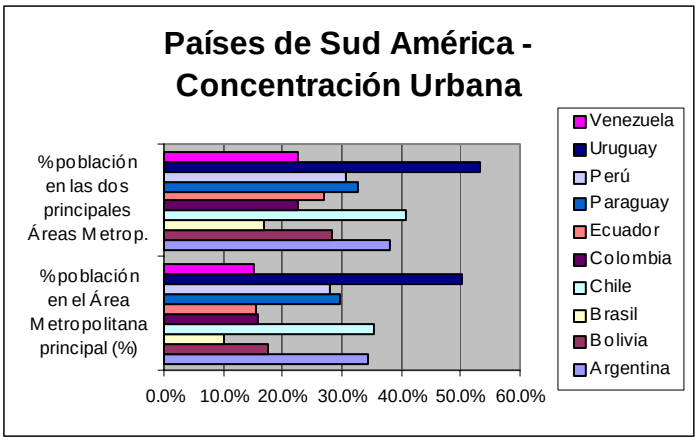
proporciones que van desde el 93%, en el caso de Uruguay, hasta, en el otro extremo, el Paraguay con casi un 58% de su población viviendo en áreas urbanas. Con la excepción de Paraguay, Bolivia y Ecuador, los restantes países cuentan con un grado de urbanización superior al 70% de la población total.



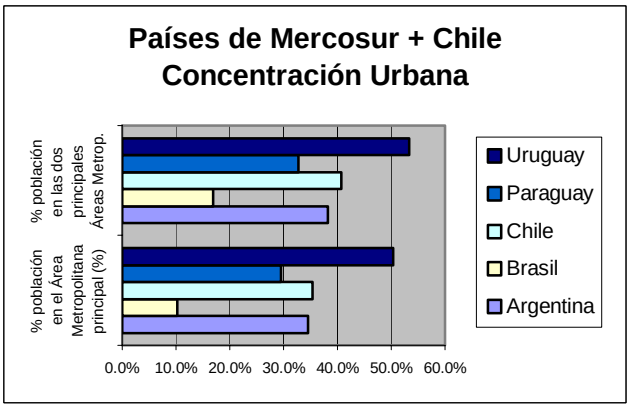


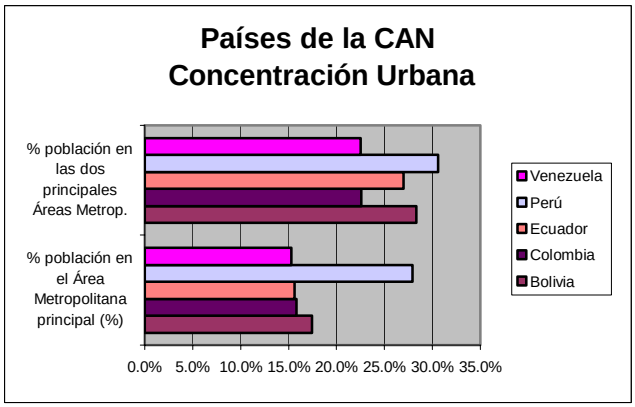


Este elevado grado de urbanización, tiene la característica de encontrarse concentrado, con la excepción de Brasil, en muy pocas ciudades, lo que configura una centralización económica con fuertes consecuencias para el desarrollo de un sistema armónico de transporte y su infraestructura. En efecto, las cifras muestran que en promedio, un 20% de la población sudamericana habita en la principal área metropolitana de cada país, con extremos de 50% para Uruguay, 35% en Argentina y Chile y 10% en el caso de Brasil (país que presenta una cantidad muy importante de grandes aglomerados urbanos). Si se consideran los dos principales centros urbanos, la concentración, en los mismos, alcanza a una cuarta parte de los habitantes de la región.



Brasil - aunque tiene extensas áreas prácticamente despobladas - presenta una distribución espacial más equitativa de su población, dada la alta tasa de urbanización de sus habitantes (80%) y la relativamente baja concentración los mismos en una o dos ciudades principales. Esta conformación se traduce en la existencia de muchas ciudades altamente pobladas, lo que determina un importante desarrollo de su transporte interno, en especial carretero, ante la casi total ausencia de ferrocarril.



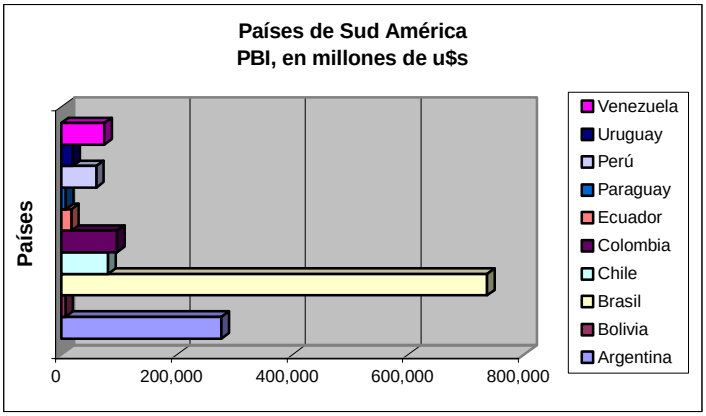


Indicadores económicos

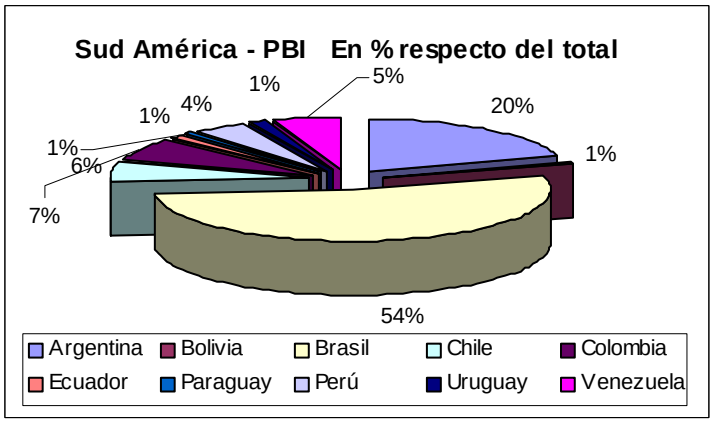
Producto bruto interno

En cuanto a la generación de riquezas, medida ésta a través del PBI, los países de Sudamérica totalizaron un producto conjunto, en el año 2000, de 1,4 billones de dólares. Brasil (53% del producto conjunto) y Argentina (20% del producto total),

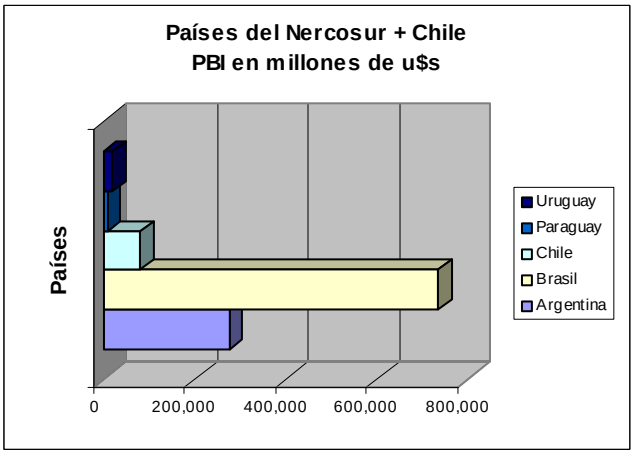
explican casi las 3/4 partes del producto total de la región. En el otro extremo se encuentran Bolivia y Paraguay, con algo más del 0,5% del total, en cada caso. La sumatoria de los productos generados en el año 2000 de Brasil, Argentina, Colombia, Chile y Venezuela, en ese orden, resulta en más del 90% del PBI total del área.



Sin embargo, no debe obviarse que con posterioridad a ese año, las principales economías sudamericanas experimentaron una fuerte devaluación de sus monedas, lo que reduce el nivel actual de esta variable.

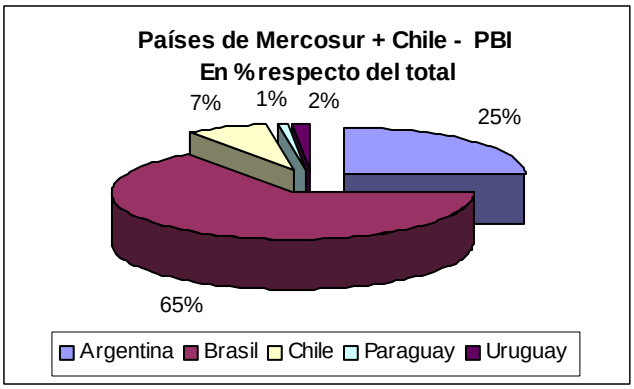


El MERCOSUR más Chile, mostró, en el año 2000, un producto conjunto de más de 1,1 billones de dólares, esto es, el 81% respecto del total sudamericano, correspondiendo el 19% restante a los países de la CAN.

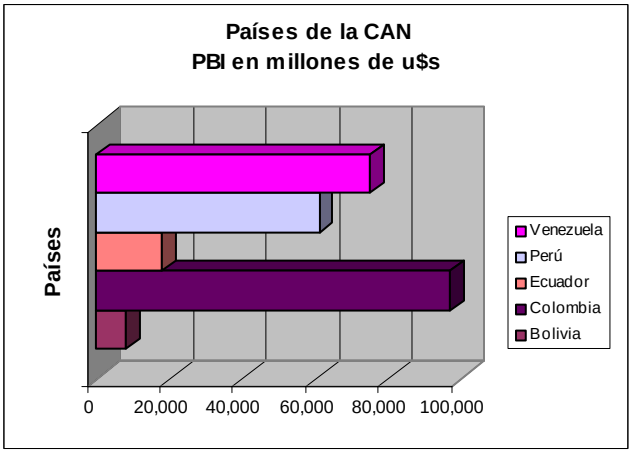


Dentro del bloque MERCOSUR más Chile, Brasil y Argentina, explicaban el 90% del

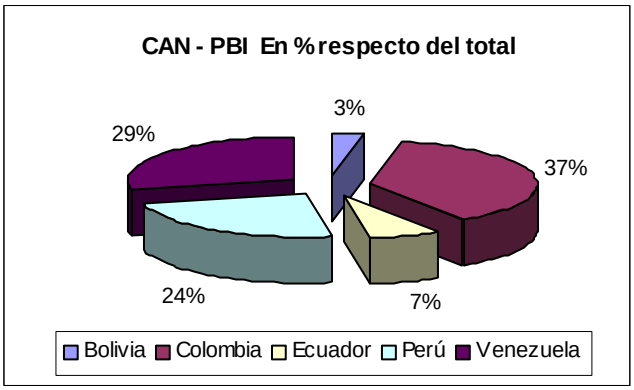
producto conjunto (65% y 25%, respectivamente), con lo que se erigen en las dos principales potencias de esta subregión, con la característica de que ambos países son limítrofes, lo que potencia su comercio carretero.



Por su parte, en la CAN, que generó para el año 2000 un PBI conjunto de casi 260.000 millones de dólares, Colombia, Venezuela y Perú, en ese orden, explican casi el 90% de su PBI conjunto y sólo Colombia y Venezuela, las principales economías del bloque, totalizan el 67% del producto de esta subregión.

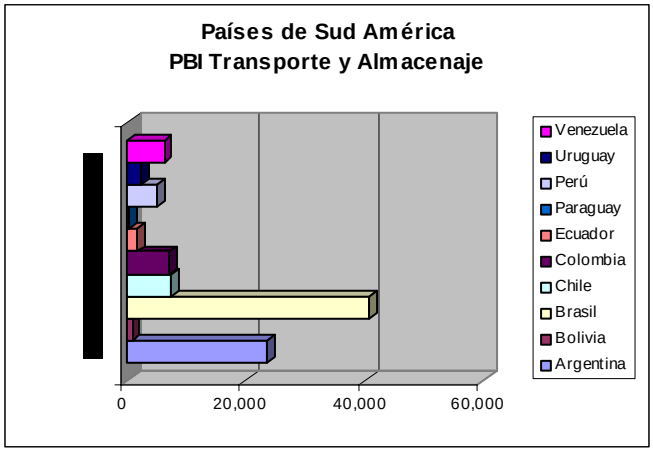


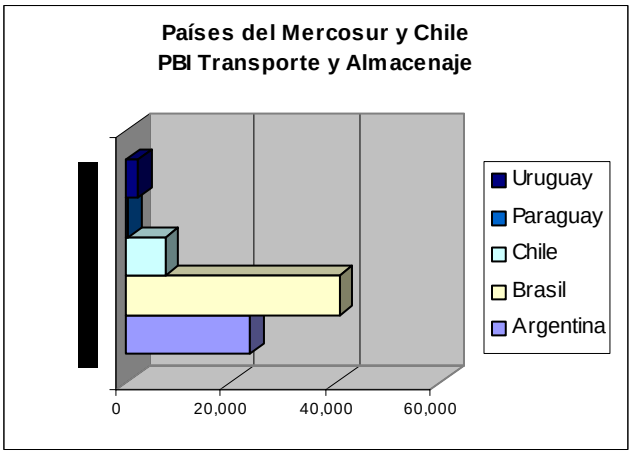
Al igual que en el MERCOSUR, las dos principales economías de la CAN, comparten límites comunes, factor que incentiva, entre otras causas, su comercio carretero.

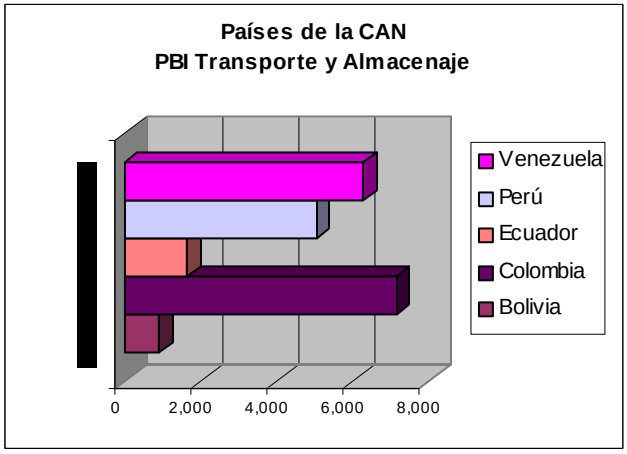


En cuanto al peso del transporte en la formación del producto, la información a la que se ha tenido acceso para la gran mayoría de los países, muestra como un todo, sin otra desagregación, la división Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones. Esta división tiene un peso del 6,9% sobre el PBI de la región, aunque el mismo difiera de

manera significativa en varios de los países. En efecto, en tanto para Brasil, la principal economía de la región, la participación de la división Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones es del 5,5% del PBI, mientras que para Uruguay, una de las menores economías, es del 11,6%.







Tasa anual de crecimiento del PBI

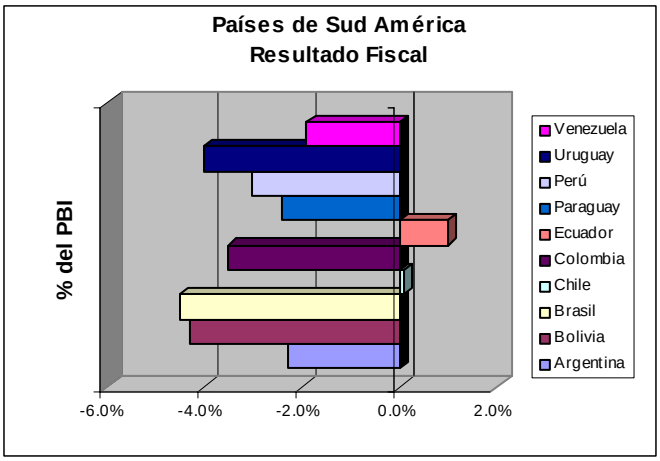
En el período 1995-2000, la tasa media anual de crecimiento del PBI sudamericano se ubicó en el entorno del 2,2%, muy influenciada por el comportamiento de las dos principales economías sudamericanas: Brasil (2,2%) y Argentina (2,6%). Colombia por su parte, registró una tasa anual de menos del 1%. En términos de esta variable y en

los cinco años del período, las economías más exitosas fueron Bolivia y Chile (con 5,1% y 4,4% de tasa anual de incremento del PBI, respectivamente) y, en el otro extremo, Ecuador y Paraguay, con 0% y 0,4%, respectivamente.

Resultado Fiscal

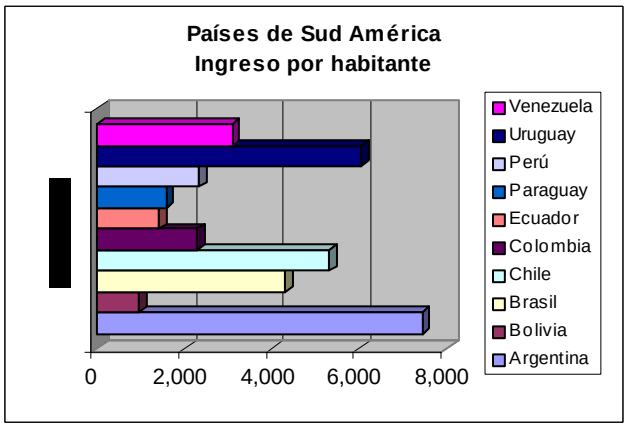
El resultado fiscal de los países de Sudamérica, salvo en el caso de Ecuador, y Chile resultó en el año 2000 deficitario

Brasil es el país de la región que muestra los mayores guarismos negativos como porcentaje de su PBI, seguido por Bolivia, Uruguay y Colombia. El detalle del indicador enunciado para cada país se muestra en el gráfico que sigue.

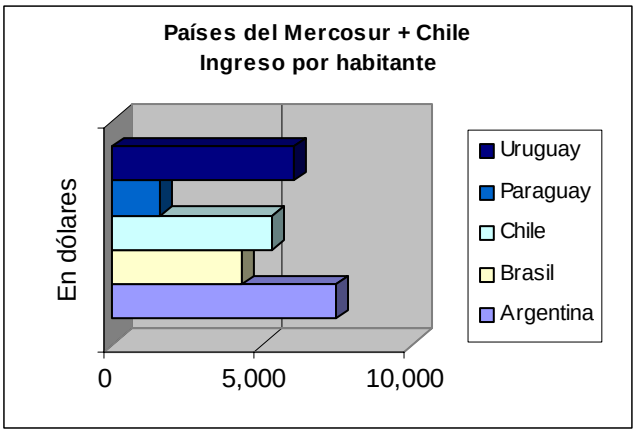


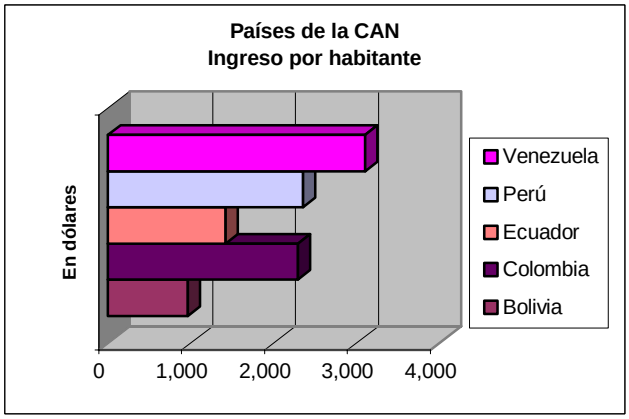
Ingreso anual por habitante

Sud América tenía, en el año 2000, una renta anual por habitante de u$s 4.000, en donde se destacaban por exceso, los países del MERCOSUR más Chile, con la excepción de Paraguay y por defecto, la totalidad de los países de la CAN y Paraguay. En ambos extremos se ubicaban Argentina, con un ingreso anual de casi u$s 7.500 (más del 80% por encima de la media) y Bolivia, que con algo menos de u$s 1.000 por habitante y por año, tuvo un PBI por habitante equivalente a la una cuarta parte del ingreso medio de Sud América.



A nivel de bloque, MERCOSUR más Chile tenían un ingreso medio por habitante de u$s 4.800 mientras que para los países de la CAN la renta anual per cápita fue de u$s 2.300.

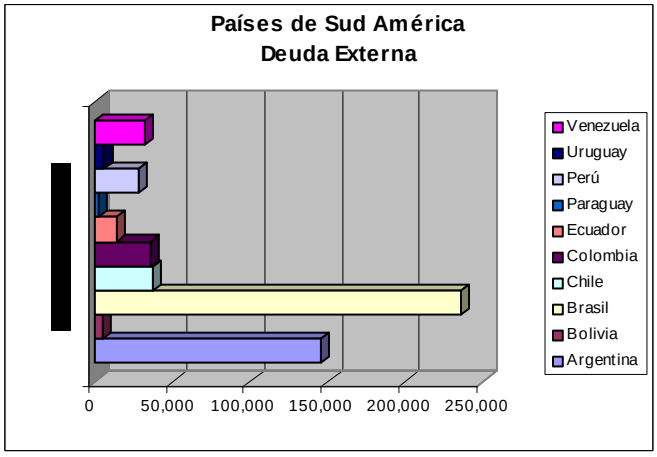




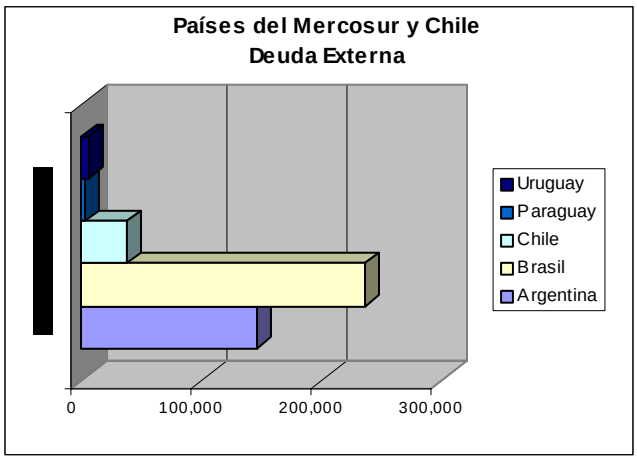
En función del crecimiento poblacional de los países, el ingreso anual por habitante mostró signos de incremento en el quinquenio 1995/2000, con la excepción de Paraguay, Colombia y Venezuela, cuya población creció a tasas mayores que el PBI. Por su parte, los países que experimentaron mayores crecimientos del ingreso por habitante fueron Chile y Bolivia, con 3% y 2,8%, respectivamente.

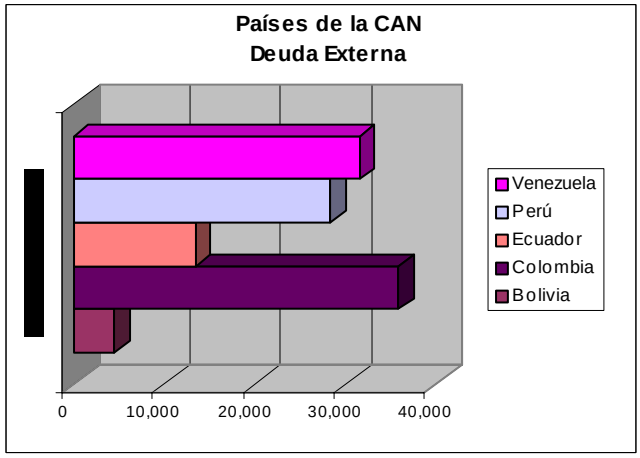
Deuda externa

La región tenía en el año 2000, una deuda externa cercana a los 550.000 millones de dólares, explicada básicamente por las deudas de Brasil (43% del total) y de Argentina (27% del total). Paraguay es el país con menor deuda externa de toda Sud América (0,5% de la deuda conjunta), con guarismos similares a los de Bolivia y Uruguay.

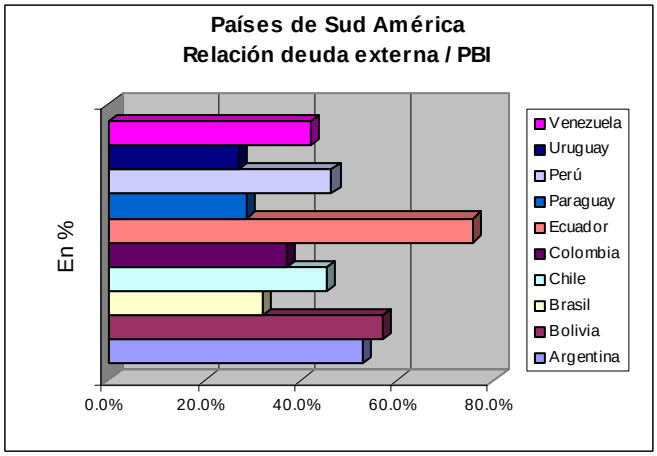


La deuda externa del MERCOSUR más Chile representaba casi el 80% del total de la región, explicado mayoritariamente por Argentina y Brasil; a la CAN le correspondía el restante 20%, donde Colombia, Venezuela y Perú, en ese orden, eran los principales países deudores, 31%, 28% y 25% del total del bloque, respectivamente.



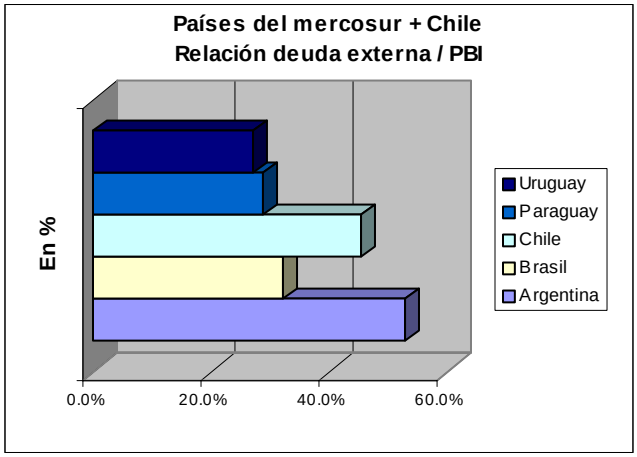


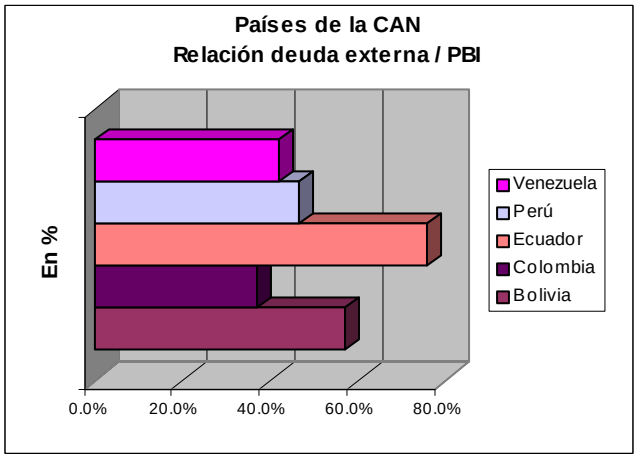
Sin embargo, más allá del monto efectivo de la deuda externa de los países, las relaciones deuda /PBI o de exportaciones /deuda externa, y en especial ésta última, surgen como los indicadores más apropiados para visualizar la fragilidad interna de cada uno de ellos.



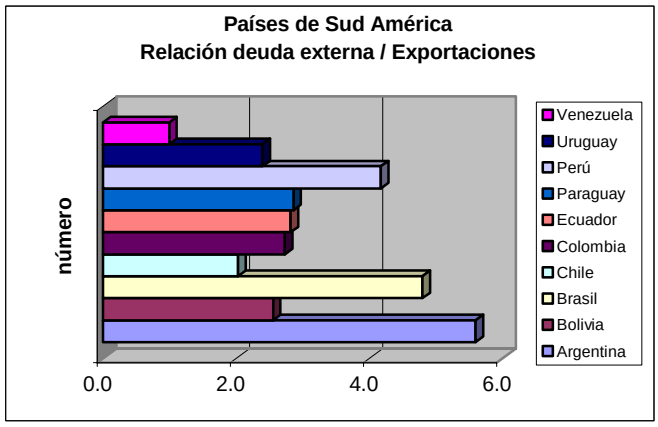
En ese sentido, si la deuda externa de Sud América representa casi el 40% de su PBI

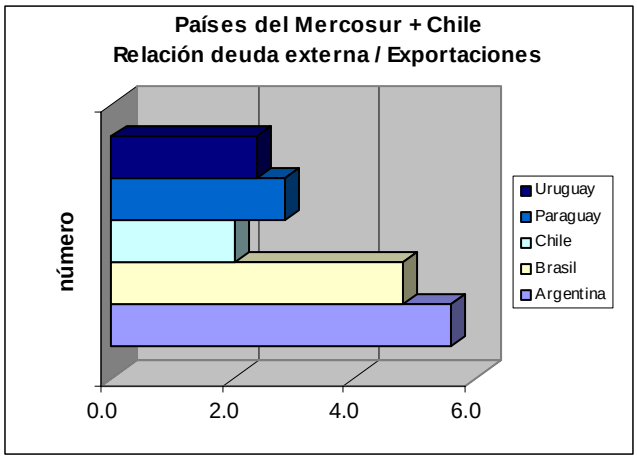
conjunto, para Ecuador, cuya deuda pesa sólo un 2,5% del total, la relación de la deuda externa respecto del PBI es de más del 75%; de la misma forma, para Bolivia es del 57% y para Argentina, del 52%. Brasil, por su parte, el mayor de los deudores del área con el 43% del total, la misma representa el 32% de su PBI, la relación más baja, después de Uruguay, de todos los países analizados.

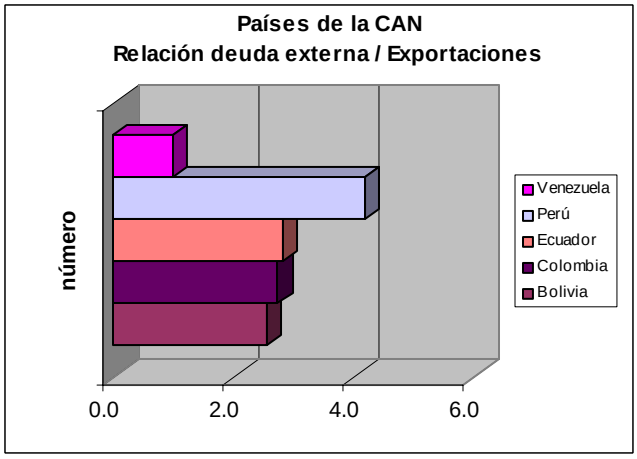




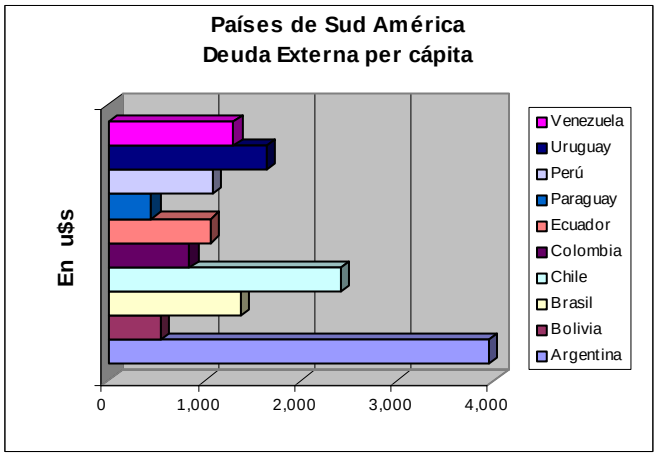
Respecto de la relación exportaciones totales de bienes/deuda externa, para el conjunto de Sud América ésta es de casi el 29%, con los extremos de Argentina, cuya relación es del 18% y Venezuela, donde este indicador es del 100%. Ello implica que la deuda externa de Argentina equivalía, en el año 2000, a más de 5 veces sus exportaciones efectuadas en ese año, en tanto que para Venezuela, el monto de su deuda externa era equivalente a sus exportaciones de bienes.

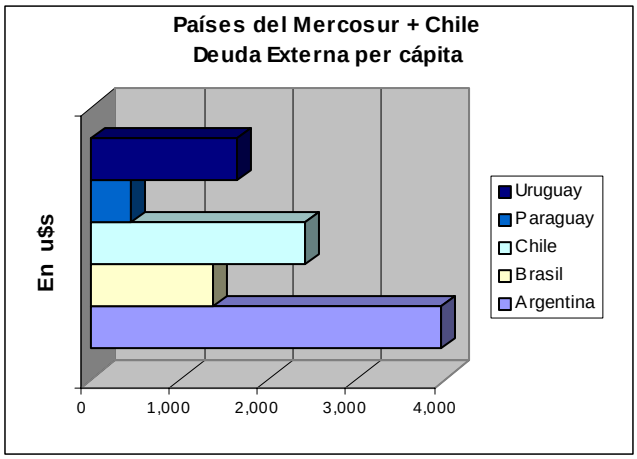


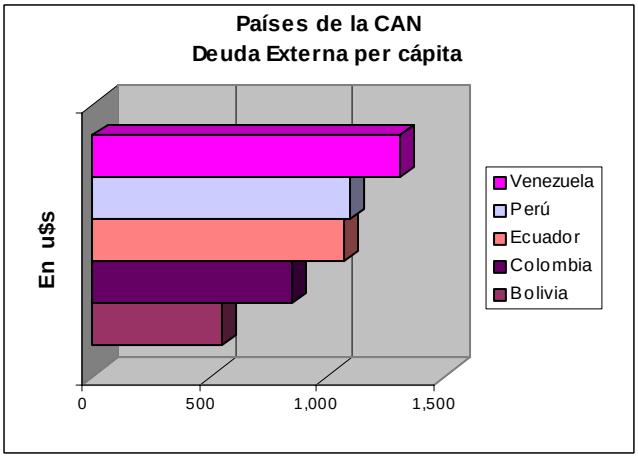




Por último, la deuda externa por habitante es de casi u$s 1.600 dólares para el conjunto de países de la región, donde los niveles más altos se verifican en Argentina, con unos u$s 4.000 dólares por habitante y los más bajos en Paraguay, con algo más de u$s 500.

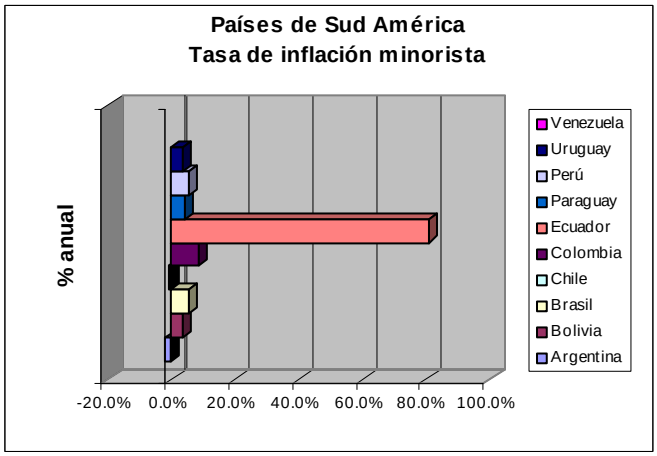






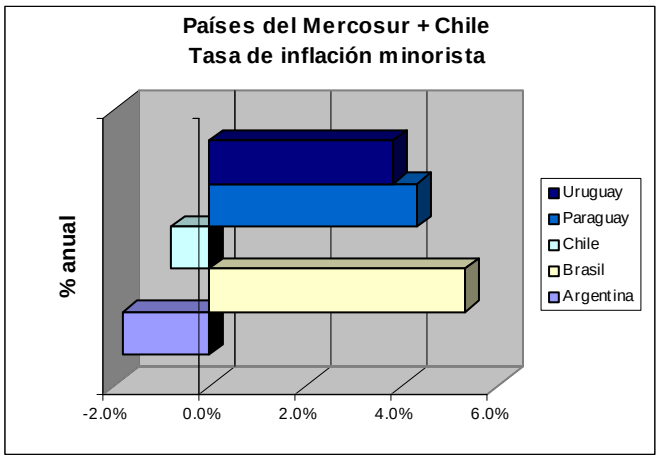
Tasas de inflación

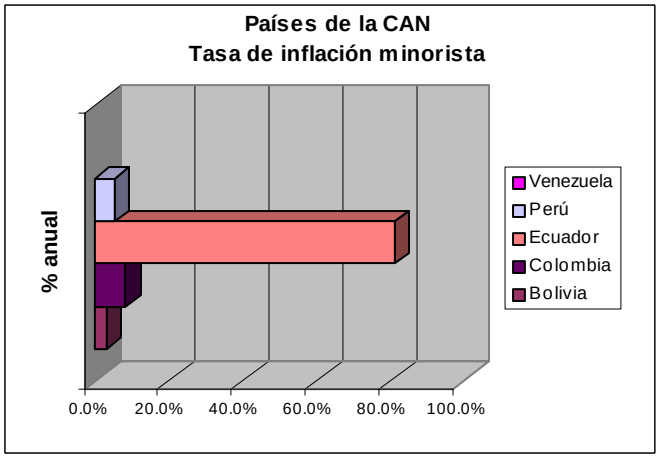
El movimiento de los precios de las diferentes economías sudamericanas verificó en el año 2000 un comportamiento muy disímil según el país de que se tratara y según las demandas de bienes y servicios se originaran en las familias (precios minoristas) o en las unidades productivas (precios mayoristas). Mientras Argentina y Chile tuvieron un crecimiento negativo de sus precios mayoristas, Ecuador mostró un incremento del 80%, lo que en el caso particular de este país y debido a la adopción del esquema de dolarización, implicó una pérdida muy fuerte en su competitividad internacional.



En general, los precios minoristas se han movido por encima de los mayoristas, lo que

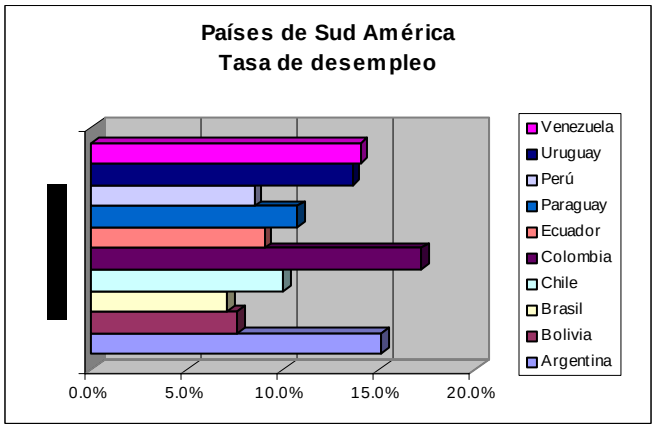
se explica por el comportamiento de los servicios destinados a las familias, de gran peso en la canasta de consumo de las mismas.



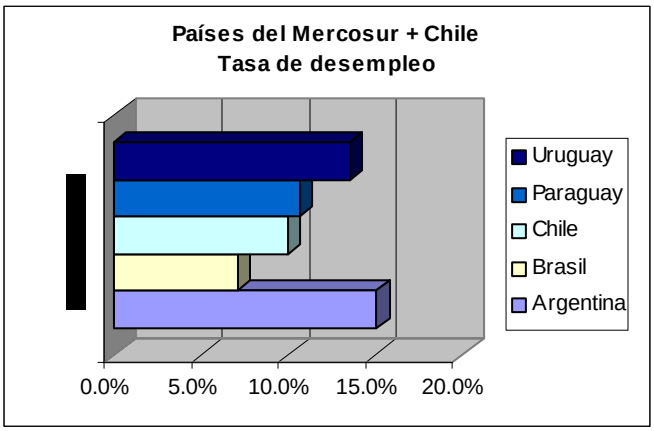


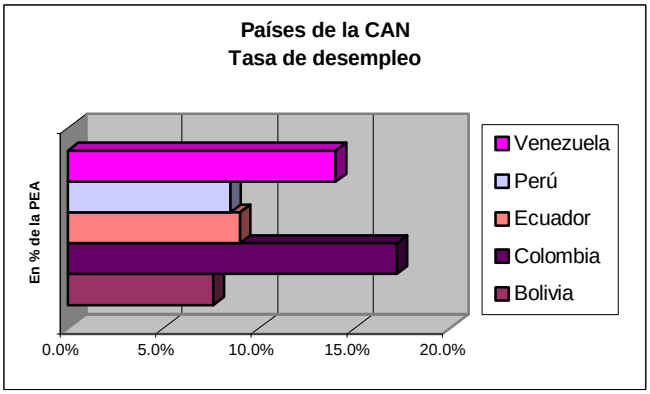
Tasa de desempleo abierto

Las economías de Sud América se encuentran atravesando una situación social inestable, hecho que se manifiesta, entre otros aspectos, en los índices de desempleo abierto de sus economías. En general, ya desde hace varios años, el grueso de los países enfrenta tasas de desempleo de dos dígitos o cercanas a los dos dígitos. Con la excepción de Bolivia, Brasil y Ecuador, los restantes países de la región tenían en el año 2000, un nivel de desempleo del 10% o más de su Población Económicamente Activa (PEA). Ello se observa en el gráfico siguiente.



Los años 2001 y 2002 fueron críticos para varias de las principales economías sudamericanas, lo que ha profundizado esta situación de exceso de oferta laboral. Colombia mostró, en el año 2000, la mayor tasa de desempleo de todos los países de la región (17%) seguida por Argentina (15%), Venezuela (14%) y Uruguay (13,6%). El país con mejor desempeño en este indicador fue Brasil, con 7% de desocupación de su PEA.





Cuadro N°

Comercio exterior total de los países de Sud América con el resto del mundo. Año 2000

En valor y volumen

	2000				1999				1998			
	Exportaciones		Importaciones		Exportaciones		Importaciones		Exportaciones		Importaciones	
	Miles de u$s	En toneladas	Miles de u$s	En toneladas	Miles de u$s	En toneladas	Miles de u$s	En toneladas	Miles de u$s	En toneladas	Miles de u$s	En toneladas
ARGENTINA	26,123,000	82,512,600	25,147,200	21,568,200	23,308,000	73,621,088	25,508,000	22,545,677	24,434,000	77,177,693	31,378,000	27,733,976
BOLIVIA	1,474,992	5,016,007	1,862,374	2,225,941	1,762,000	3,653,000	1,886,000	2,785,600	1,723,000	4,390,000	2,417,000	1,725,000
BRASIL	49,210,300	222,302,900	55,118,400	54,798,700	48,011,000	200,137,721	49,218,000	48,222,856	51,140,000	184,126,703	57,733,000	56,902,970
CHILE	18,152,300	16,577,000	16,830,700	16,994,100	11,974,000	76,478,000	10,969,000	12,351,000	11,262,000	71,163,000	15,282,000	15,864,000
COLOMBIA	13,114,000	65,800,000	11,538,000	13,111,000	15,615,000	14,259,893	15,137,000	17,200,659	14,880,000	13,588,678	18,813,000	18,995,645
ECUADOR	4,819,662	19,982,410	1,575,804	3,395,620	4,207,492	19,361,331	2,815,026	3,781,291	4,141,027	19,166,671	4,830,111	5,754,085
PARAGUAY	871,035	3,413,000	2,049,692	2,832,700	741,000	2,904,080	1,906,000	2,634,115	1,014,000	3,974,004	2,897,000	4,003,689
PERU	6,795,800	13,943,000	7,373,300	12,298,000	7,093,000	13,434,000	6,665,000	11,431,000	6,174,000	13,998,000	8,262,000	14,186,000
URUGUAY	2,300,000	2,840,700	3,465,000	7,679,000	2,245,000	3,577,593	3,357,000	7,439,655	2,769,000	4,412,630	3,808,000	8,439,143
VENEZUELA	31,687,000	22,625,000	15,915,000	14,427,000	20,279,000	19,484,000	12,213,000	11,103,000	17,679,000	19,210,000	15,668,000	13,297,000
TOTAL REGIÓN	154,548,090	455,012,617	140,875,470	149,330,261	135,235,492	426,910,706	129,674,026	139,494,853	135,216,027	411,207,379	161,088,111	166,901,509

Fuente: Centro de Economía Internacional. Argentina; CAN

Cuadro N°

Sud América. Incidencia del comercio regional en el comercio total de cada país

	Año 2000				Año 1999				Año 1998			
	Exportaciones		Importaciones		Exportaciones		Importaciones		Exportaciones		Importaciones	
	Dólares	Ton	Dólares	Ton	Dólares	Ton	Dólares	Ton	Dólares	Ton	Dólares	Ton
ARGENTINA	45.5%	44.9%	31.4%	57.9%	42.6%	43.1%	27.8%	56.0%	51.5%	45.4%	27.9%	51.4%
BOLIVIA	41.3%	61.2%	51.7%	82.3%	24.0%	64.6%	51.5%	58.1%	27.2%	48.2%	50.4%	85.3%
BRASIL	22.4%	6.5%	19.5%	59.2%	19.6%	6.1%	17.9%	58.3%	24.4%	7.5%	19.7%	53.2%
CHILE	16.2%	24.9%	29.8%	91.4%	16.1%	25.3%	24.1%	80.6%	18.4%	24.6%	19.9%	66.3%
COLOMBIA	20.8%	6.1%	31.6%	33.6%	17.2%	5.2%	20.1%	32.2%	22.6%	7.1%	20.5%	29.4%
ECUADOR	24.3%	14.4%	76.4%	47.2%	20.8%	11.6%	31.0%	41.2%	22.6%	18.1%	30.0%	37.7%
PARAGUAY	86.3%	68.6%	76.4%	92.5%	82.8%	71.6%	75.9%	97.4%	76.5%	51.2%	70.1%	65.1%
PERU	13.8%	13.8%	33.8%	63.2%	10.5%	12.0%	27.5%	53.1%	14.0%	11.9%	25.6%	62.6%
URUGUAY	58.4%	86.7%	51.8%	40.5%	60.1%	79.6%	52.9%	46.2%	67.9%	65.2%	50.8%	34.6%
VENEZUELA	11.3%	53.9%	17.2%	18.4%	13.8%	68.9%	17.1%	20.1%	17.3%	70.8%	16.6%	24.1%
TOTAL RECIÓN	23.9%	18.6%	26.2%	56.5%	22.7%	17.8%	23.7%	54.5%	28.4%	20.2%	23.8%	49.8%

Cuadro N°

Comercio exterior por modo de transporte. Año 2000

En miles de dólares

	Exportaciones						Importaciones				
	Marítimo y Fluvial	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**	**Total**	**Marítimo y Fluvial**	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**
AR	18,808,500	470,000	4,180,000	1,642,000	1,022,500	26,123,000	15,088,300	277,200	4,023,500	4,526,500	1,231,700
BO	206,500	280,000	456,830	360,000	171,662	1,474,992	52,988	127,632	1,282,564	393,892	5,298
BR	38,531,800	246,000	5,856,000	4,232,000	344,500	49,210,300	37,370,200	115,800	3,858,300	13,228,400	545,700
CH	15,165,400	55,400	1,020,000	1,633,700	277,800	18,152,300	11,512,200	67,300	1,720,200	2,844,400	686,600
CO	10,007,000	0	1,500,000	1,600,000	7,000	13,114,000	7,237,000	1,000	860,000	3,368,000	72,000
EC	s/d	s/d	231,948	s/d	s/d	4,819,662	s/d	s/d	332,749	s/d	s/d
PA	217,700	4,400	456,534	165,500	26,901	871,035	758,400	6,200	947,692	246,000	91,400
PE	4,800,000	0	135,800	1,860,000	0	6,795,800	6,092,000	0	146,300	1,135,000	0
UR	1,384,100	9,400	739,000	137,500	30,000	2,300,000	2,009,800	3,500	980,000	429,700	42,000
VE	31,010,000	0	512,000	165,000	0	31,687,000	12,206,000	0	1,192,000	2,516,000	1,000
TOTAL REGIÓN	120,131,000	1,065,200	15,088,112	11,795,700	1,880,363	154,548,090	92,326,888	598,632	15,343,305	28,687,892	2,675,698

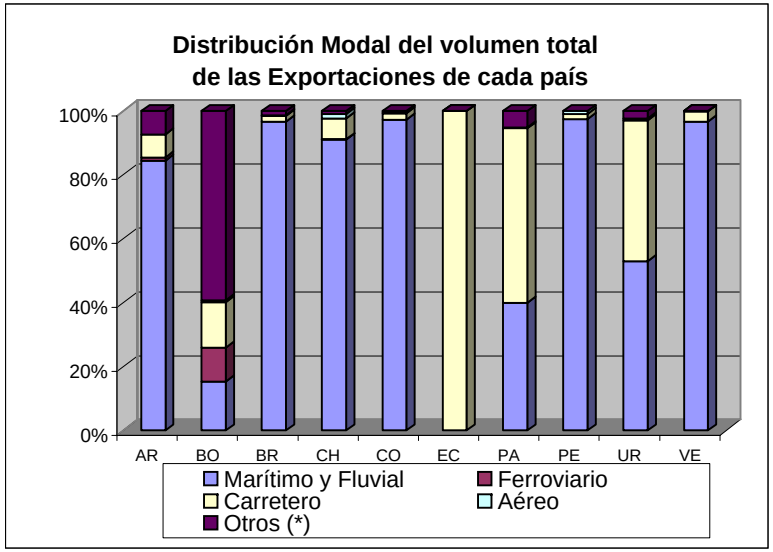
Cuadro N°

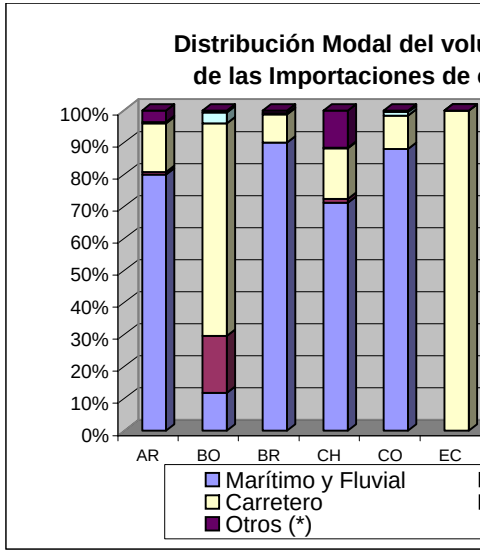
Comercio exterior por modo de transporte. Año 2000

En porcentaje del valor comerciado total

	Exportaciones						Importaciones				
	Marítimo y Fluvial	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**	**Total**	**Marítimo y Fluvial**	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**
AR	72.0%	1.8%	16.0%	6.3%	3.9%	100.0%	60.0%	1.1%	16.0%	18.0%	4.9%
BO	14.0%	19.0%	31.0%	24.4%	11.6%	100.0%	2.8%	6.9%	68.9%	21.2%	0.3%
BR	78.3%	0.5%	11.9%	8.6%	0.7%	100.0%	67.8%	0.2%	7.0%	24.0%	1.0%
CH	83.5%	0.3%	5.6%	9.0%	1.5%	100.0%	68.4%	0.4%	10.2%	16.9%	4.1%
CO	76.3%	0.0%	11.4%	12.2%	0.1%	100.0%	62.7%	0.0%	7.5%	29.2%	0.6%
EC	s/d	s/d	4.8%	s/d	s/d	100.0%	s/d	s/d	21.1%	s/d	s/d
PA	25.0%	0.5%	52.4%	19.0%	3.1%	100.0%	37.0%	0.3%	46.2%	12.0%	4.5%
PE	70.6%	0.0%	2.0%	27.4%	0.0%	100.0%	82.6%	0.0%	2.0%	15.4%	0.0%
UR	60.2%	0.4%	32.1%	6.0%	1.3%	100.0%	58.0%	0.1%	28.3%	12.4%	1.2%
VE	97.9%	0.0%	1.6%	0.5%	0.0%	100.0%	76.7%	0.0%	7.5%	15.8%	0.0%
TOTAL REGIÓN	77.7%	0.7%	9.8%	7.6%	1.2%	97.0%	65.5%	0.4%	10.9%	20.4%	1.9%

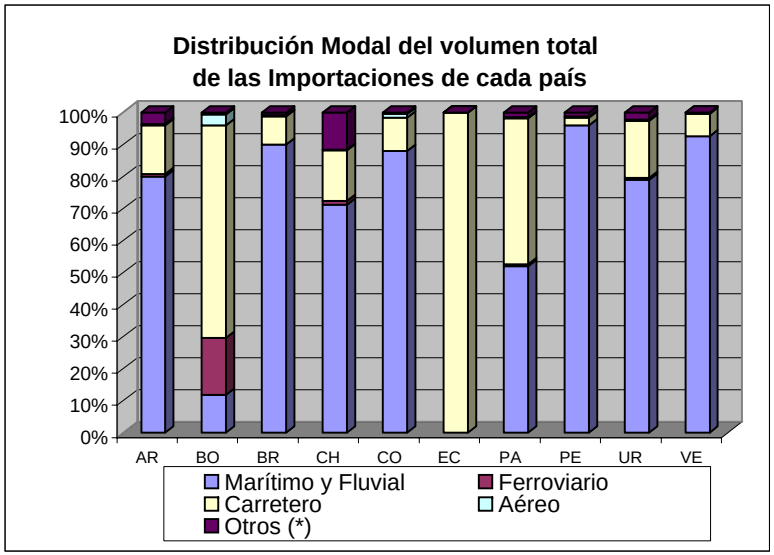
(*) Corresponde a Otros Modos y No Declarados


Distribución Modal del volumen total
de las Exportaciones de cada país
100%
80%
60%
40%
20%
0%
AR
BO
BR
CH
CO
EC
PA
PE
UR
VE
Marítimo y Fluvial
Ferroviario
Carretero
Aéreo
Otros (*)


Distribución Modal del volu
de las Importaciones de
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
AR
BO
BR
CH
CO
EC
Marítimo y Fluvial
Carretero
Otros (*)

Total
25,147,200
1,862,374
55,118,400
16,830,700
11,538,000
1,575,804
2,049,692
7,373,300
3,465,000
15,915,000
140,875,470

Total
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
99.1%


Distribución Modal del volumen total
de las Importaciones de cada país
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
AR
BO
BR
CH
CO
EC
PA
PE
UR
VE
Marítimo y Fluvial
Ferroviario
Carretero
Aéreo
Otros (*)

Cuadro N°

Comercio exterior por modo de transporte. Año 2000

En toneladas

	Exportaciones						Importaciones				
	Marítimo y Fluvial	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**	**Total**	**Marítimo y Fluvial**	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**
ARGENTINA	69,723,200	825,100	5,858,400	82,500	6,023,400	82,512,600	17,237,200	168,200	3,300,000	86,300	776,500
BOLIVIA	771,250	532,000	712,565	33,400	2,966,792	5,016,007	262,358	398,735	1,476,142	74,702	14,004
BRASIL	214,806,700	229,400	4,023,800	389,000	2,854,000	222,302,900	49,318,800	12,400	4,767,500	164,400	535,600
CHILE	15,085,000	26,400	1,077,500	232,100	156,000	16,577,000	12,105,300	188,900	2,685,100	40,500	1,974,300
COLOMBIA	64,000,000	0	1,340,000	262,000	198,000	65,800,000	11,538,000	1,000	1,352,000	143,000	77,000
ECUADOR	s/d	s/d	566,472	s/d	s/d	19,982,410	s/d	s/d	340,188	s/d	s/d
PARAGUAY	1,365,200	0	1,863,000	8,400	176,400	3,413,000	1,473,000	18,400	1,288,200	9,100	44,000
PERU	13,594,000	0	215,000	129,000	5,000	13,943,000	11,798,000	0	302,000	29,000	169,000
URUGUAY	1,505,600	300	1,250,000	19,900	64,900	2,840,700	6,066,500	38,400	1,375,000	30,200	168,900
VENEZUELA	21,884,000	0	728,000	13,000	0	22,625,000	13,352,000	0	997,000	78,000	0
TOTAL REGIÓN	402,734,950	1,613,200	17,634,737	1,169,300	12,444,492	455,012,617	123,151,158	826,035	17,883,130	655,202	3,759,304

Cuadro N°

Comercio exterior por modo de transporte. Año 2000

En porcentaje del volumen total

	Exportaciones						Importaciones				
	Marítimo y Fluvial	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**	**Total**	**Marítimo y Fluvial**	**Ferroviario**	**Carretero**	**Aéreo**	**Otros (*)**
ARGENTINA	84.5%	1.0%	7.1%	0.1%	7.3%	100.0%	79.9%	0.8%	15.3%	0.4%	3.6%
BOLIVIA	15.4%	10.6%	14.2%	0.7%	59.1%	100.0%	11.8%	17.9%	66.3%	3.4%	0.6%
BRASIL	96.6%	0.1%	1.8%	0.2%	1.3%	100.0%	90.0%	0.0%	8.7%	0.3%	1.0%
CHILE	91.0%	0.2%	6.5%	1.4%	0.9%	100.0%	71.2%	1.1%	15.8%	0.2%	11.6%
COLOMBIA	97.3%	0.0%	2.0%	0.4%	0.3%	100.0%	88.0%	0.0%	10.3%	1.1%	0.6%
ECUADOR	s/d	s/d	2.8%	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	10.0%	s/d	s/d
PARAGUAY	40.0%	0.0%	54.6%	0.2%	5.2%	100.0%	52.0%	0.6%	45.5%	0.3%	1.6%
PERU	97.5%	0.0%	1.5%	0.9%	0.0%	100.0%	95.9%	0.0%	2.5%	0.2%	1.4%
URUGUAY	53.0%	0.0%	44.0%	0.7%	2.3%	100.0%	79.0%	0.5%	17.9%	0.4%	2.2%
VENEZUELA	96.7%	0.0%	3.2%	0.1%	0.0%	100.0%	92.5%	0.0%	6.9%	0.5%	0.0%
TOTAL REGIÓN	88.5%	0.4%	3.9%	0.3%	2.7%	95.7%	84.2%	0.6%	12.2%	0.4%	2.6%

(*) Corresponde a Otros Modos y No Declarados

Total
21,568,200
2,225,941
54,798,700
16,994,100
13,111,000
3,395,620
2,832,700
12,298,000
7,679,000
14,427,000
146,274,830

Total
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
s/d
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%
100.0%

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO BOLIVIA - ARGENTINA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATEF	2,755	23,126
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	7,039	12,685
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	933	6,021
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	412	3,300
BEBIDAS. LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE	595	2,609
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	590	2,104
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	2,958	1,536
MUEBLES; MOBILIARIO MEDICOQUIRURGICO; ARTICULOS DE CAMA Y SIMILARES; APARATOS D	1,065	641
PRODUCTOS CERAMICOS	12	232
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	50	219

SENTIDO ARGENTINA - BOLIVIA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATEF	64,320	226,609
CEREALES	19,695	161,997
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	23626	143,391
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	23781	29,481
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	1340	22,532
FUNDICION. HIERO Y ACERO	6744	18,040
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS	6,748	11,817
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	15,166	8,197
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	8327	6,618

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL ARGENTINA - BRASIL
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO BRASIL - ARGENTINA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	172,882	5,419,390
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	133,282	559,792
FUNDICION. HIERO Y ACERO	189,361	402,248
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	312,778	377,027
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	372,660	311,451
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	61,657	294,186
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	199,155	288,447
VEHICULOS AUTOMOVILES. TRACTORES. VELOCIPEDOS Y DEMAS VEHICULOS TERRESTRES; SUS PAR	1,209,796	202,680
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	13,357	119,432
REACTORES NUCLEARES. CALDERAS. MAQUINAS.APARATOS Y ARTEFACTOS MECANICOS;PARTES DE	755,027	105,091
PRODUCTOS CERAMICOS	35,577	92,812
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	49,794	88,724
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	127,817	86,907
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	100,492	77,523
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	21,766	71,390

SENTIDO ARGENTINA - BRASIL

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
CEREALES	1,066,302	9,522,295
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	1,521,895	6,368,568
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	107,099	469,515
HORTALIZAS. PLANTAS. RAICES Y TUBERCULOS ALIMENTICIOS	84,272	232,957
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	79,328	212,556
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	262,339	211,226
VEHICULOS AUTOMOVILES. TRACTORES. VELOCIPEDOS Y DEMAS VEHICULOS TERRESTRES; SUS PAR	1,452,525	188,074
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	84,353	179,992
LECHE Y PRODUCTOS LACTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORI	222,944	141,882
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	77,526	133,951

PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	116,939	132,331
FUNDICION. HIERO Y ACERO	54,615	130,620
PASTA DE MADERA O DE LAS DEMAS MATERIAS FIBROSAS CELULOSICAS; PAPEL O CARTON PARA REC	83,926	124,377
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	29,773	114,007
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	17,913	98,528

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL CHILE - PARAGUAY
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO PARAGUAY - CHILE

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	47,047	21,389
SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O MEDI	3,387	17,491
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	3,061	4,056
ALGODON	1,691	1,228
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	836	1,103
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	293	1,033
LOS DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL. NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE	445	786
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	4	577
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	688	108
JUGUETES. JUEGOS Y ARTICULOS PARA RECREO O DEPORTE; SUS PARTES Y ACCESORIOS	32	67
RESERVADA PARA USOS PARTICULARES DEL PA-S	89	45
RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIM	8,002	37

SENTIDO CHILE - PARAGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	913	8,723
PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS	8,277	4,206
JUGUETES. JUEGOS Y ARTICULOS PARA RECREO O DEPORTE; SUS PARTES Y ACCESORIOS	106	3,717
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	1,687	2,616
BEBIDAS. LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE	3,611	2,451
MAQUINAS. APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO. Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPROD	1,079	1,404
COBRE Y SUS MANUFACTURAS	2,609	1,282
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	7,320	1,277
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	902	1,095
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	315	1,014
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	1,180	965
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	75	745

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL URUGUAY - VENEZUELA
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO VENEZUELA - URUGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	148,869	695,081
INSTRUMENTOS Y APARATOS DE OPTICA. FOTOGRAPHIA Y CINEMATOGRAFIA. DE MEDIDA. CONTROL C	42	299
HERRAMIENTAS Y UTILES. ARTICULOS DE CUCHILLERIA Y CUBIERTOS DE MESA. DE METAL COMUN; PA	157	113
PRODUCTOS FARMACEUTICOS	120	54
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	40	47
GUATA. FIELTRO Y TELA SIN TEJER; HILADOS ESPECIALES;CORDELES. CUERDAS Y CORDAJES; ARTICU	156	47
PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS	55	41
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	46	28
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	30	24
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	6	21
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	59	13
MANUFACTURAS DE PIEDRA. YESO FRAGUABLE. CEMENTO.AMIANTO (ASBESTO). MICA O MATERIAS AN	110	9

SENTIDO URUGUAY - VENEZUELA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
LECHE Y PRODUCTOS LACTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORI	10,871	3,970
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	2,490	2,108
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTOREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMAS MATERIAS	538	770
PESCADOS Y CRUSTACEOS. MOLUSCOS Y DEMAS INVERTEBRADOS ACUATICOS	25	52
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	146	51
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	80	48
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	245	11
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	31	8
PRODUCTOS FARMACEUTICOS	149	4
PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS). DE VESTIR. EXCEPTO LOS DE PUNTO	65	2
MANUFACTURAS DE CUERO; ARTICULOS DE TALABARTERIA O GUARNICIONERIA; ARTICULOS DE VIAJE	87	2
LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN	38	2

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL URUGUAY - ECUADOR
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO ECUADOR - URUGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	7,586	19,839
PLANTAS VIVAS Y PRODUCTOS DE LA FLORICULTURA	927	880
CACAO Y SUS PREPARACIONES	311	438
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	671	423
PREPARACIONES DE CARNE. PESCADO O DE CRUSTACEOS.MOLUSCOS O DEMAS INVERTEBRADOS AC	602	263
PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS). DE VESTIR. DE PUNTO	695	116
PRODUCTOS CERAMICOS	35	25
MANUFACTURAS DE PIEDRA. YESO FRAGUABLE. CEMENTO.AMIANTO (ASBESTO). MICA O MATERIAS AN	66	21
MANUFACTURAS DE CUERO; ARTICULOS DE TALABARTERIA O GUARNICIONERIA; ARTICULOS DE VIAJE	17	16
PERLAS FINAS (NATURALES) O CULTIVADAS. PIEDRAS PRECIOSAS O SEMIPRECIOSAS. METALES PREC	---	14
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	2	10
LOS DEMAS ARTICULOS LOS TEXTILES CONFECCIONADOS; JUEGOS; PRENDERIA Y TRAPOS	15	6

SENTIDO URUGUAY - ECUADOR

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	161	232
LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN	328	111
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTOREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMAS MATERIAS	43	34
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	47	31
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	1	20
REACTORES NUCLEARES. CALDERAS. MAQUINAS.APARATOS Y ARTEFACTOS MECANICOS;PARTES DE	241	17
PRODUCTOS FARMACEUTICOS	440	15
FILAMENTOS SINTETICOS O ARTIFICIALES	38	6
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	4	4
TEJIDOS ESPECIALES; SUPERFICIES TEXTILES CON MECHON INSERTADO; ENCAJES; TAPICERIA; PASA	122	3
PRODUCTOS CERAMICOS	29	2
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	3	1

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL PERU - VENEZUELA
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO VENEZUELA - PERU

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	457,158	2,082,756
FUNDICION. HIERO Y ACERO	34,782	127,235
ABONOS	8,323	61,981
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	47,106	51,787
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	7,869	18,403
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	11,955	12,627
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	5,962	12,064
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	3,399	7,331
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	7,772	3,547
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	1,087	857
BEBIDAS. LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE	868	696
MAQUINAS. APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO. Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPROD	3,338	692

SENTIDO PERU - VENEZUELA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIM	9,652	26,659
CINC Y SUS MANUFACTURAS	13,424	11,179
COBRE Y SUS MANUFACTURAS	18,221	8,997
HORTALIZAS. PLANTAS. RAICES Y TUBERCULOS ALIMENTICIOS	3,282	7,730
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	13,073	7,308
PLOMO Y SUS MANUFACTURAS	2,584	5,325
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	3,085	4,903
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	1,997	4,711
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	416	4,629
ALGODON	10,140	2,560
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	4,338	2,199
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	392	1,597

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL PERU - URUGUAY
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO URUGUAY - PERU

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
CEREALES	15,762	48,861
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	320	415
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	161	219
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	364	150
LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN	523	139
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	116	89
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTOREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMAS MATERIA	85	81
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	188	53
BEBIDAS. LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE	35	46
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	41	42
LOS DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL. NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE	33	40
VEHICULOS Y MATERIAL PARA VIAS FERREAS O SIMILARES. Y SUS PARTES; APARATOS MECANICOS (I	16	38

SENTIDO PERU - URUGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PREPARACIONES DE CARNE. PESCADO O DE CRUSTACEOS.MOLUSCOS O DEMAS INVERTEBRADOS AC	1,937	1,647
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	92	385
FIBRAS SINTETICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	296	207
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTOREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMAS MATERIA	110	162
MATERIAS TRENZABLES Y DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN VEGETAL.NO EXPRESADOS NI COMPREND	56	89
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	107	80
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	27	73
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	187	56
COBRE Y SUS MANUFACTURAS	131	53
PESCADOS Y CRUSTACEOS. MOLUSCOS Y DEMAS INVERTEBRADOS ACUATICOS	27	49
TABACO Y SUCEDANEOS DEL TABACO. ELABORADOS	237	46

PRODUCTOS EDITORIALESDE LA PRENSA Y DE LAS DEMAS INDUSTRIAS GRAFICAS;TEXTOS MANUSCR	182	28

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL PERU - ECUADOR
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO ECUADOR - PERU

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	249,735	1,353,772
AZUCARES Y ARTICULOS DE CONFITERIA	5,324	11,293
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	4,226	10,783
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	8,482	5,041
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	3,739	4,553
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	8,707	4,506
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	3,981	4,056
MATERIAS TRENZABLES Y DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN VEGETAL.NO EXPRESADOS NI COMPREND	280	3,294
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	1,864	2,645
FUNDICION. HIERO Y ACERO	954	2,387
ACEITES ESENCIAL Y RESINOIDES;PREPARACIONES DE PERFUMERIA. DE TOCADOR O DE COSMETICA	4,970	2,279
PREPARACIONES DE CARNE. PESCADO O DE CRUSTACEOS.MOLUSCOS O DEMAS INVERTEBRADOS AC	3,683	1,640

SENTIDO PERU - ECUADOR

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	12,543	57,921
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	9,459	22,237
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	1,510	16,759
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	6,471	9,131
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	2,156	9,012
PODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS	2,686	6,742
RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIM	2,812	6,512
FIBRAS SINTETICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	7,399	5,031
CINC Y SUS MANUFACTURAS	5,416	4,607
CEREALES	439	4,139
CAFE. TE. YERBA MATE Y ESPECIAS	1,225	4,118
FUNDICION. HIERO Y ACERO	1,523	3,741

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL CHILE - VENEZUELA
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO VENEZUELA - CHILE

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	166,183	138,343
ABONOS	8,497	69,563
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	13,345	51,450
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	11,089	14,583
HERRAMIENTAS Y UTILES. ARTICULOS DE CUCHILLERIA Y CUBIERTOS DE MESA. DE METAL COMUN; PA	1,676	13,625
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	5,753	12,071
FUNDICION. HIERO Y ACERO	4,855	11,513
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	5,901	7,384
PREPARACIONES A BASE DE CEREALES. HARINA. ALMIDON. FECULA O LECHE; PRODUCTOS DE PASTE	1,569	2,723
FIBRAS SINTETICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	5,139	1,419
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	2,415	1,351
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	667	886

SENTIDO CHILE - VENEZUELA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	35,099	51,585
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	7,188	44,686
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	15,201	19,558
MAQUINAS. APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO. Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPROD	6,593	14,211
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	3,837	13,736
COBRE Y SUS MANUFACTURAS	21,460	10,328
HORTALIZAS. PLANTAS. RAICES Y TUBERCULOS ALIMENTICIOS	3,115	8,808
BEBIDAS. LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE	11,121	5,586
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	8,025	4,196
ABONOS	985	4,075
PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS	7,504	2,817
PESCADOS Y CRUSTACEOS. MOLUSCOS Y DEMAS INVERTEBRADOS ACUATICOS	7,041	2,763

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL CHILE - URUGUAY
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO URUGUAY - CHILE

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
CEREALES	2,749	7,280
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	10,660	5,588
PREPARACIONES A BASE DE CEREALES. HARINA. ALMIDON. FECULA O LECHE; PRODUCTOS DE PASTE	789	3,250
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	2,772	3,197
LECHE Y PRODUCTOS LACTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORI	6,014	3,191
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	632	2,061
SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O MEDI	240	1,103
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	1,466	917
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	6,325	710
LOS DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL. NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE	495	654
PESCADOS Y CRUSTACEOS. MOLUSCOS Y DEMAS INVERTEBRADOS ACUATICOS	1,745	636
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	116	550

SENTIDO CHILE - URUGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	3,163	39,642
MAQUINAS. APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO. Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPROD	1,637	3,673
HORTALIZAS. PLANTAS. RAICES Y TUBERCULOS ALIMENTICIOS	873	2,814
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	2,215	2,108
TABACO Y SUCEDANEOS DEL TABACO. ELABORADOS	2,523	1,905
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	1,451	1,770
RESERVADA PARA USOS PARTICULARES DEL PA-S	1,705	1,705
FUNDICION. HIERO Y ACERO	1,054	1,603
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	8,492	801
PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS	6,005	788
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	624	750

ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	2,060	637

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL CHILE - PERU
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO PERU - CHILE

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	71,938	269,208
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	11,698	150,254
PERLAS FINAS (NATURALES) O CULTIVADAS. PIEDRAS PRECIOSAS O SEMIPRECIOSAS. METALES PREC	987	161,409
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	22,259	94,882
FUNDICION. HIERO Y ACERO	26,021	70,992
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	3,205	60,408
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	5,699	12,141
CINC Y SUS MANUFACTURAS	13,427	11,052
PRODUCTOS CERAMICOS	2,817	9,789
PREPARACIONES A BASE DE CEREALES. HARINA. ALMIDON. FECULA O LECHE; PRODUCTOS DE PASTE	4,509	8,534
PLOMO Y SUS MANUFACTURAS	3,392	6,432
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	2,149	4,944

SENTIDO CHILE - PERU

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	72,607	312,150
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	22,530	76,742
ABONOS	11,159	57,747
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	18,277	40,960
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	38,982	25,966
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	7,894	25,365
PESCADOS Y CRUSTACEOS. MOLUSCOS Y DEMAS INVERTEBRADOS ACUATICOS	10,048	23,521
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	13,210	16,211
MAQUINAS. APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO. Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPROD	6,472	14,244
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	8,069	12,403

PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	3,318	10,060
RESERVADA PARA USOS PARTICULARES DEL PA-S	8,558	8,558

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL CHILE - ECUADOR
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO ECUADOR - CHILE

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	40,882	197,189
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	159,710	36,839
MANUFACTURAS DIVERSAS	436	8,816
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	1,763	8,428
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	5,286	7,105
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	800	6,981
PREPARACIONES DE CARNE. PESCADO O DE CRUSTACEOS.MOLUSCOS O DEMAS INVERTEBRADOS AC	14,495	6,618
CAFE. TE. YERBA MATE Y ESPECIAS	4,201	3,760
CACAO Y SUS PREPARACIONES	3,201	3,356
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	2,373	2,961
PRODUCTOS CERAMICOS	1,780	2,148
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	1,932	1,212

SENTIDO CHILE - ECUADOR

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	13,317	56,316
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	20,598	42,465
FUNDICION. HIERO Y ACERO	8,675	36,072
ABONOS	2,715	21,771
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	11,332	21,304
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	3,330	10,879
PRODUCTOS QUIMICOS INORGANICOS; COMPUESTOS INORGANICOS U ORGANICOS DE LOS METALES	2,058	5,683
PREPARACIONES DE HORTALIZAS. FRUTOS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS	4,250	5,253
RESERVADA PARA USOS PARTICULARES DEL PA-S	4,912	4,912
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	2,289	3,260
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	3,238	3,069

CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	1,518	2,581

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL BRASIL - VENEZUELA
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO VENEZUELA - BRASIL

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	1,202,152	6,093,818
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	28,152	16,327
HERRAMIENTAS Y UTILES. ARTICULOS DE CUCHILLERIA Y CUBIERTOS DE MESA. DE METAL COMUN; PA	1,856	10,202
REACTORES NUCLEARES. CALDERAS. MAQUINAS.APARATOS Y ARTEFACTOS MECANICOS;PARTES DE	2,423	5,582
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	20,791	4,241
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	10,838	2,304
FIBRAS SINTETICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	5,079	1,425
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	4,573	1,346
JABON. AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS. PREPARACIONES PARA LAVAR.PREPARACIONES LUBR	2,028	948
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	6,695	729
MANUFACTURAS DIVERSAS	390	462
PIELES (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	164	419

SENTIDO BRASIL - VENEZUELA

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O MEDI	22,828	112,122
FUNDICION. HIERO Y ACERO	25,391	50,559
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	14,693	36,023
MINERALES METALIFEROS. ESCORIAS Y CENIZAS	1,662	33,304
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	1,785	28,168
MANUFACTURAS DE FUNDICION. HIERRO O ACERO	23,072	23,475
VEHICULOS AUTOMOVILES. TRACTORES. VELOCIPEDOS Y DEMAS VEHICULOS TERRESTRES; SUS PAR	125,554	23,153
RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANI	4,790	21,358
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	30,126	20,920
PASTA DE MADERA O DE LAS DEMAS MATERIAS FIBROSAS CELULOSICAS; PAPEL O CARTON PARA REC	10,257	17,243
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	6,486	17,084

PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	18,283	15,957

CUADRO N°
COMERCIO BILATERAL BRASIL - URUGUAY
PRINCIPALES PRODUCTOS
Por sentido del intercambio, en miles de u$s y Tn.
Año: 2000

SENTIDO URUGUAY - BRASIL

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	44,031	339,515
CEREALES	92,934	151,599
LECHE Y PRODUCTOS LACTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORI	69,910	116,186
CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	51,356	103,153
PRODUCTOS DE LA MOLINERIA; MALTA; ALMIDON Y FECULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO	41,602	51,093
PRODUCTOS FARMACEUTICOS	16,063	33,069
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SUDESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMEN	13,176	26,260
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	14,041	21,903
PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS). DE VESTIR. EXCEPTO LOS DE PUNTO	15,322	17,818
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	29,833	17,423
PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	12,691	15,525
LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN	12,765	11,652

SENTIDO BRASIL - URUGUAY

PRODUCTO	Miles de u$s	Tn.
PRODUCTOS CERAMICOS	9,026	82,254
AZUCARES Y ARTICULOS DE CONFITERIA	15,538	74,949
COMBUSTIBLES MINERALES. ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITU	13,840	70,363
RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIM	11,538	65,907
PAPEL Y CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA. DE PAPEL O CARTON	35,249	52,344
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS	42,566	36,240
MADERA. CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	12,085	28,966
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS(CITRICOS). MELONES O SANDIAS	3,724	24,514
MUEBLES; MOBILIARIO MEDICOQUIRURGICO; ARTICULOS DE CAMA Y SIMILARES; APARATOS DE ALUMB	27,382	24,484
FUNDICION. HIERO Y ACERO	13,520	24,375
SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS. CALES Y CEMENTOS	1,413	23,305
CAFE. TE. YERBA MATE Y ESPECIAS	23,936	20,982

Capítulo II - Infraestructura Vial

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Infraestructura vial 4
Introducción 4
La red vial regional actual 6
Argentina 10
Bolivia 10
Brasil 11
Chile 12
Colombia..... 13
Ecuador..... 14
Paraguay..... 15
Perú 17
Uruguay..... 17
Venezuela..... 19
Ejes de Integración (EI) definidos por IIRSA 19
Breve descripción de los Ejes de Integración 20
Eje 1: MERCOSUR - Chile..... 20
Eje 2: Andino 21
Eje 3: Brasil – Bolivia – Paraguay – Chile – Perú..... 22
Eje 4: Venezuela - Brasil - Guyana – Surinam 23
Eje 9: Neuquén – Concepción..... 24
Eje 10: Porto Alegre – Jujuy – Antofagasta 24
Eje 11: Bolivia – Paraguay – Brasil..... 25
Eje 12: Perú - Brasil 26
Principales proyectos viales en la región 26
Principales proyectos viales en los ejes de Integración 26
Eje 1: MERCOSUR - Chile 27
Eje 2: Eje Andino 28
Eje 3: Brasil – Bolivia – Paraguay – Chile – Perú (Interoceánico)..... 29
Eje 4: Venezuela - Brasil - Guyana – Surinam 29

Eje 9: Neuquén (AR) – Concepción (CH) 29

Eje 10: Porto Alegre BR) – Jujuy (AR) – Antofagasta (CH) 29

Eje 11: Bolivia – Paraguay – Brasil 30

Eje 12: Perú - Brasil 30

Principales corredores del transporte internacional carretero 30

Estado de la infraestructura vial en los EI y corredores identificados 31

Argentina 31

Bolivia 32

Brasil 32

Chile 33

Colombia 34

Ecuador 35

Paraguay 35

Perú 35

Uruguay 36

Venezuela 36

Conclusiones generales 37

Infraestructura vial

El capítulo presenta una sucinta caracterización de la red vial disponible en los países sudamericanos y una breve descripción de los ejes de integración definidos en el marco de IIRSA; además se detallan los principales proyectos de inversión existentes en infraestructura vial regional, muchos de ellos incluidos en IIRSA.

La organización del capítulo es la siguiente. En primer lugar, se realiza una caracterización global de la infraestructura vial sudamericana, de manera conjunta y para cada uno de los países de la región. Posteriormente, se presentan los ejes de integración IIRSA, se describen aquellos que tienen componente vial y se detallan los proyectos de inversión existentes en los mismos, pudiendo ser estos proyectos parte, o no, de IIRSA. Finalmente, con los datos precedentes se realiza una caracterización de los ejes de integración en cada país y se presentan las principales conclusiones del capítulo.

Un detalle de la red vial internacional por tramo y de los distintos proyectos de inversión existentes a nivel de cada uno de los países se muestra en el Anexo Infraestructura Vial.

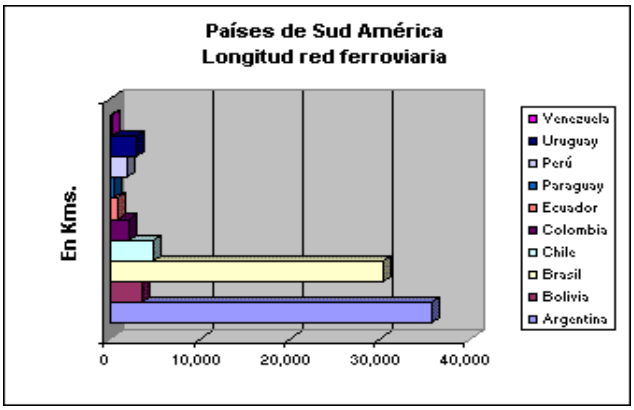
Introducción

Los países sudamericanos tienen una infraestructura de transporte regional para sus intercambios bilaterales muy dependiente de la red de vialidad, ya que los sistemas ferroviarios y la amplia red fluvial no tienen un grado de desarrollo muy importante y sólo presentan interconexiones muy débiles entre algunos de ellos.

La alta concentración de la población en unos pocos grandes centros urbanos de consumo y producción, perfil característico de países en vías de desarrollo, junto con una histórica relación entre los países de la región, determinaron la red terrestre de interconexión que hoy se encuentra en operación. Salvo escasas excepciones, la actual red vial nacional e internacional ha sido definida hace más de un siglo y medio. En este esquema, los orígenes y destinos de los desplazamientos de mercaderías y personas queda determinado por la localización de los grandes centros poblacionales de la misma forma en que quedan predeterminados, por los caminos preexistentes, los corredores principales de tráficos nacionales e internacionales.

La diagramación original de la red vial sirvió históricamente para conectar las regiones en su incipiente comercio, red que no fue sustituida por el ferrocarril con el advenimiento de la era del riel. Como se afirma en un trabajo de INTAL, “salvo en los casos de los países mediterráneos, los ferrocarriles de los países de Sudamérica, con muy pocas excepciones, no fueron tendidos pensando en su interconexión o en el comercio con países vecinos”[1]. A ello contribuyeron, además, las difíciles condiciones topográficas que se encuentran a lo largo de la cordillera de los Andes.

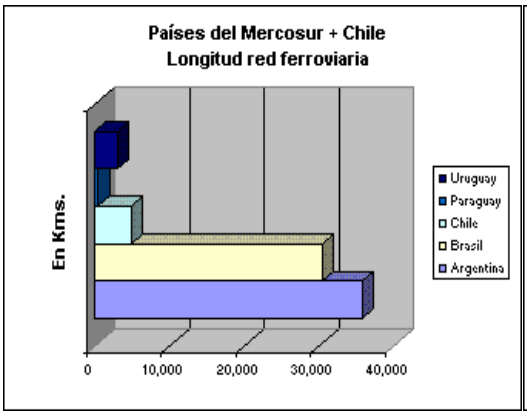
[1] Ian Thomson (1997)

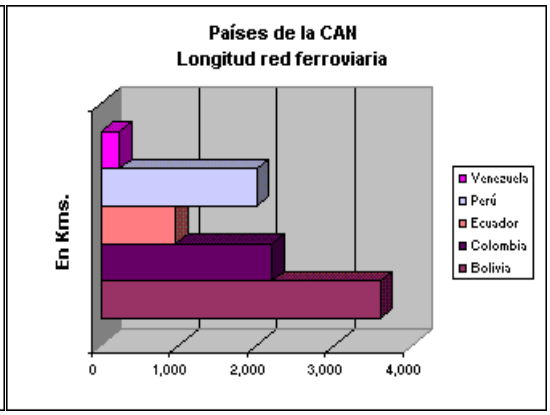


Así, el tendido inicial de los ferrocarriles sudamericanos unía las regiones productoras primarias, agrícolas o mineras, con los puertos de exportación, con las excepciones obvias de los países interiores, como Paraguay y Bolivia, cuyas redes ferroviarias debían necesariamente alcanzar los puertos de ultramar de los países costeros. Para el caso boliviano, la vigencia del ferrocarril, hasta hace muy pocos años, se vio favorecida por la existencia de una red vial precaria, cuya proporción de tramos pavimentados recién comenzó a tener presencia significativa en los últimos años. Las pocas adiciones que los países han efectuado a la red férrea en años recientes, siguen estando orientadas a la conexión de zonas productoras primarias con los puertos de exportación. Tal es el caso, por ejemplo, la ampliación de la red que demandó el carbón de exportación en Colombia con una movilización anual cercana a 20 millones de toneladas.

Esta configuración inicial de la red ferroviaria sudamericana es central para explicar la baja presencia de los tráficos ferroviarios en el comercio intrarregional de los países sudamericanos y la preponderancia de los sistemas carreteros. Si bien en la década de los ’90 se inició un cierto empuje al modo ferroviario, los largos años de desinversión y de administraciones de baja eficiencia, entre otros motivos, impidieron que este sistema pudiera tener una presencia importante en el intercambio comercial de la región, aún habiendo mostrado en los últimos años, crecimientos notables en los tráficos internacionales; pero dado que los niveles absolutos de partida, de inicios de la década del ’90, eran muy bajos, las altas tasas de crecimiento de los tráficos ferroviarios verificadas a posteriori no implicaron un cambio sustancial en la distribución modal del transporte de carga.

Más aún, debido al fuerte incremento del comercio regional, el crecimiento ferroviario





no pudo acompañar al mismo, lo que en definitiva implicó pérdidas relativas en la distribución de los desplazamientos de las mercaderías, aún en un ambiente de

crecimiento del ferrocarril.

Los intentos de modernizar lo ferrocarriles a través de diferentes caminos enfrentan una realidad muy limitante en estos países: la escasez de capitales que demanda la configuración de una red ferroviaria competitiva de alcance regional. Paraguay, de alguna manera, sintetiza esta situación. Habiendo contado con ferrocarriles con interconexiones regionales, actualmente carece de sistema ferroviario operativo, siendo el futuro de este modo, muy incierto. En estas condiciones, la participación del transporte carretero en el comercio intrarregional explica la casi totalidad de los desplazamientos terrestres totales.

La red vial regional actual

La red vial regional que sirve de soporte para el movimiento de camiones, dista de presentar condiciones homogéneas y si bien en la mayoría de los casos no se convierte en un obstáculo significativo para el comercio, requiere esfuerzos en mantenimiento y en algunos casos, de ampliaciones. El grueso de los corredores viales de comercio entre los países de Sudamérica se desplaza sobre una red pavimentada, de dos carriles indivisos, en condiciones de circulación aptas, tanto por su índice de estado como por los niveles de servicio que se derivan del tránsito circulante. Sin embargo, hay algunas excepciones, básicamente en Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, aunque existen tramos de rutas en los restantes países que muestran condiciones de las mismas que implican ciertas restricciones a la circulación.

Las rutas principales de tránsito internacional de Bolivia, Paraguay y Perú muestran tramos relativamente largos en condiciones de alta precariedad, sin pavimentar y mal mantenidos, que obligan a tránsitos con velocidades extremadamente bajas. Por ello es que el plan vial de Bolivia enfatiza la construcción de dos caminos para mejorar sus conexiones con Brasil: el primero, con una extensión de 652 kilómetros, desde San Ramón hasta San Matías y el segundo, de aproximadamente 1.000 kilómetros conectando la capital La Paz con la localidad de Guajará-Mirin, en Brasil, donde 250 kilómetros ya se encuentran asfaltados,.

Por su parte, en Uruguay, la capacidad portante de algunas obras de arte impone algunas limitaciones al tránsito de los vehículos pesados, como es el caso de 50 puentes pertenecientes a su red vial que son objeto de mejoras.

Estos corredores internacionales de los países sudamericanos cumplen la doble función de atender los tráficos internacionales y una porción sustancial de sus tráficos de cabotaje que circulan por las regiones internas que los mismos conectan. Basándose en esa red vial internacional es que la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA) definió los ocho ejes viales de integración, subconjunto terrestre dentro de los doce ejes definidos en el marco de esa iniciativa.

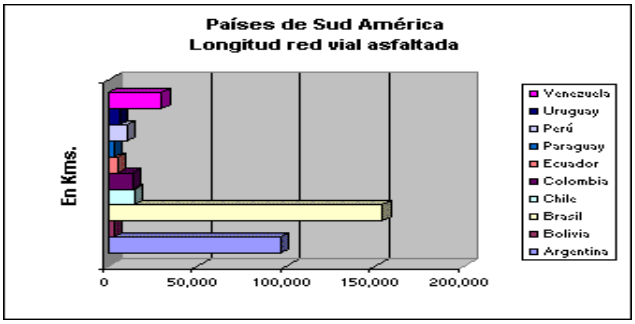
Si bien es cierto que los ejes de integración definidos en IIRSA plantean adiciones a los actuales corredores internacionales más demandados, ello se explica por la intención de fortalecer lazos bilaterales (o multilaterales) que tiendan a desarrollar otras alternativas de transporte, contar con una red vial bioceánica que conecte distintos puertos de ultramar, incrementar la competitividad de las producciones nacionales y cooperar al desarrollo regional, entre otros. De ello se deriva que el fortalecimiento de los actuales corredores viales, junto con el paulatino desarrollo de los tramos y/o ejes viales de integración que hoy verifican una baja demanda, deben ser parte importante de la agenda de inversiones de los próximos años para los países de la región como un paso central en la integración entre éstos, toda vez que el

crecimiento del comercio carretero internacional ha acompañado al del comercio internacional total, mostrando, en algunos casos, mayores ritmos de incremento.

Por su parte, el sistema de peaje, mucho más difundido en la actualidad que en el pasado reciente (hasta hace pocos años, el pago por servicios viales se circunscribía al uso de puentes o autopistas urbanas mas que a tramos importantes de la red vial interurbana), si bien en algunos casos ha encarecido el transporte por encima de los ahorros que se logran en el mantenimiento de vehículos y menores tiempos de viaje, claramente ha contribuido a mejorar el mantenimiento vial, incrementando los índices de estado de las rutas concesionadas y aquellas otras donde se ha introducido su cobro.

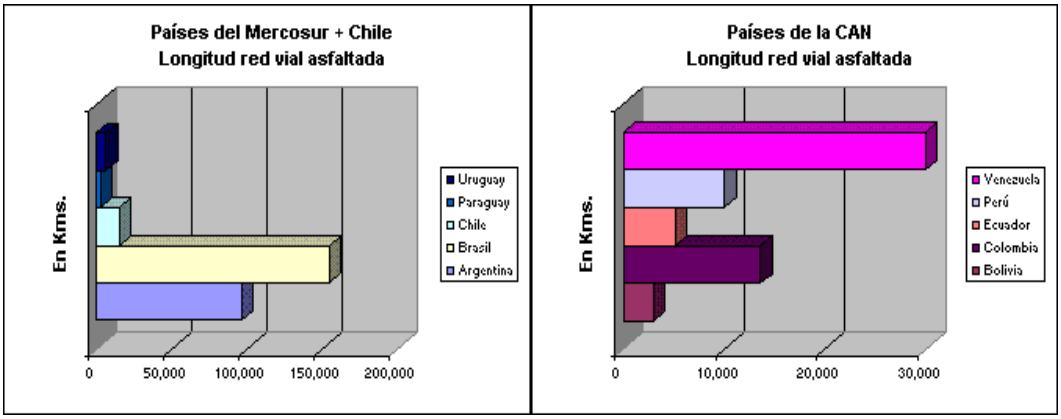
En conjunto, los países de Sudamérica cuentan con una extensión de redes viales del orden de los 2,4 millones de kilómetros de longitud, de los cuales sólo el 13% se encuentran pavimentados, esto es, unos 310.000 kilómetros de rutas.

En ese sentido, Uruguay, Venezuela y Argentina son los países que mejor dotación de activos viales presentan respecto del total de países sudamericanos, tanto por la proporción de rutas pavimentadas sobre la red vial total, como por la relación existente entre los kilómetros de rutas pavimentadas y la superficie y población de cada uno. En el extremo opuesto se ubica Bolivia.



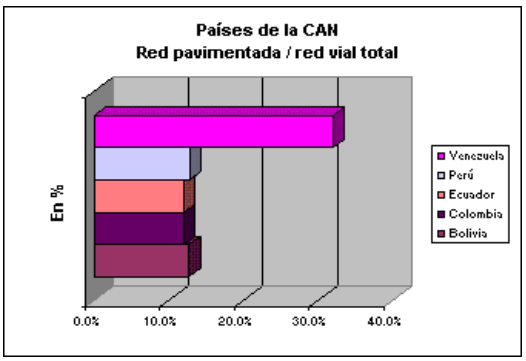
Los países que integran el MERCOSUR + Chile, cuentan con más 83% de la red vial total de la región y con el 80% de la red pavimentada, aunque los países de la CAN muestran una mejor relación de red pavimentada / red total.

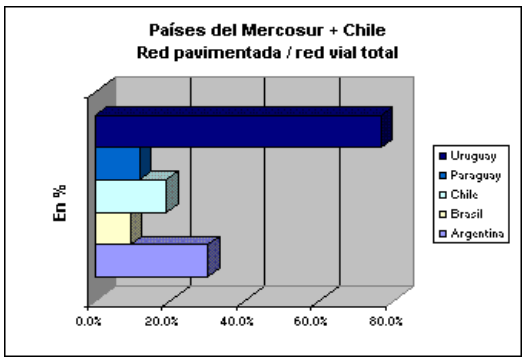
Los indicadores de red vial pavimentada respecto a población y superficie son significativamente mayores en el conjunto de países del MERCOSUR + Chile.



Uruguay, es el país de la región que presenta la mayor proporción de red vial pavimentada respecto del total, seguido por Venezuela y Argentina. En sentido contrario, Brasil y Bolivia presentan los indicadores más bajos.

Uruguay es, asimismo, quien presenta la mejor relación de red pavimentada sobre población y superficie, seguida, en el primer caso, por Argentina y Venezuela y en el segundo, por Venezuela y Argentina. Perú, Colombia y Bolivia registran la menor relación de red pavimentada respecto a la población y Bolivia, Paraguay y Perú, respecto a la superficie.





En el cuadro que sigue se muestran los guarismos para cada país y el resultado de las relaciones red vial pavimentada por cada mil habitante y por cada mil Km^2 de superficie. La relación de la red pavimentada con la superficie total de cada país es un indicador de accesibilidad ya que son estas rutas son las que se encuentran en condiciones de transitabilidad permanente, salvo en los casos de alta montaña donde las nevadas la pueden hacer intransitable.

Red vial de los países de Sudamérica

País	Red vial en Km.		% red pavimentada	Km. de red pavimentada	
	Total	pavimentada		c/1000 hab.	c/1000 Km2
Argentina	231.019	69.537	30,1%	1,878	18,5
Bolivia	53.259	2.968	5,7%	0,356	2,7
Brasil	1.658.677	154.257	9,3%	0,904	18,0
Chile	79.360	15.078	19,0%	0,991	19,9
Colombia	113.500	13.620	12,0%	0,322	12,0
Ecuador	43.197	5.184	12,0%	0,410	19,0
Paraguay	25.901	3.056	11,8%	0,556	7,5
Perú	78.034	10.066	12,9%	0,388	7,8

País	Red vial en Km.		% red pavimentada	Km. de red pavimentada	
	Total	pavimentada		c/1000 hab.	c/1000 Km2
Uruguay	8.679	6.631	76,4%	1,987	37,6
Venezuela	93.472	29.954	32,1%	1,239	32,8
Subtotal Mercosur + Chile	**2.003.636**	**248.559**	**12,4%**	**1,072**	**18,2**
Subtotal CAN	**381.462**	**61.792**	**16,2%**	**0,545**	**13,1**
Total	**2.385.098**	**310.351**	**13,01%**	**0,899**	**16,9**

Cabe anotar que las cifras anteriores deben analizarse teniendo en cuenta que en grandes extensiones de la región es muy difícil, y además discutible, la construcción de vías terrestres. Tal es el caso por ejemplo, de las grandes planicies y selvas existentes en la Orinoquía y la Amazonía, particularmente en los países Andinos.

Vale recordar que en el caso particular de la CAN, la Decisión N° 271/90, establece por acción conjunta de todos los países miembros, un Sistema Andino de Carreteras, cuyos principales objetivos son:

Vincular a los países miembros, lo más directamente posible, por medio de unas carreteras que permitan un paso expedito, seguro y económico.

Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional.

Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros.

Vincular la subregión Andina con los demás países de América Latina.

De esta forma se clasifican los ejes viales como:

Ejes Troncales: los que permitan la interconexión continua directa, económica y segura entre los países miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino.

Ejes Interregionales: los que sirven de enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.

Ejes Complementarios: los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales.

Para los países del MERCOSUR + Chile no existen, a la fecha, decisiones conjuntas de esta índole.

A continuación se presenta una breve descripción del sistema vial de cada país sudamericano.

Argentina

Argentina cuenta con una red vial de más de 230.000 kilómetros de extensión, en donde el 30% de la misma se encuentra pavimentada. Del total mencionado, cerca de 40.000 kilómetros corresponde a la red vial nacional y el resto está compuesto por las redes provinciales. La red vial nacional determina la estructura de la red vial del país actuando las redes provinciales como sistemas complementarios. La distribución de la red vial nacional cubre razonablemente las necesidades básicas de vinculación vial, aunque se requieren ciertas ampliaciones o by-passes, fundamentalmente en las proximidades de los grandes centros urbanos, o nuevas vinculaciones entre nodos.

Las rutas nacionales pavimentadas muestran niveles de servicios e índices de estado de aceptables a buenos, con algunas pocas excepciones en cuanto a situaciones de mayor congestión en algunos puntos de las rutas cercanos a los accesos a ciudades ubicadas a la vera o en las proximidades de las mismas.

A cargo del sistema de la red nacional se encuentra la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la que ha identificado, en función del tránsito asociado a cada tramo de la red, distintos sistemas de gestión que permiten atender tanto a la rehabilitación periódica y programada del camino como al mantenimiento rutinario de corredores o mallas de rutas. Los planes de obras de la DNV cuentan con financiamientos del Banco Mundial y del BID.

Aproximadamente unos 10.000 kilómetros de la red vial principal han sido concesionados al sector privado para su operación, ampliación y mantenimiento, percibiendo los operadores pagos de los usuarios en concepto de peajes por los servicios viales. Estos 10.000 kilómetros de rutas, que se encuentran principalmente en la mitad norte del país, conforman los corredores viales de conexión nacional con los países vecinos, además de ser la principal red de caminos para el abastecimiento nacional, y poseen un Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) superior a los 3.000 vehículos. El estado de las rutas presenta niveles de servicios e índices de estado de aceptables a buenos.

Argentina forma parte de 3 corredores de integración IIRSA: el eje “MERCOSUR-Chile”; “Neuquén-Concepción”; y “Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta”.

Bolivia

La red vial de Bolivia es la que muestra, junto con Paraguay, la extensión de rutas pavimentadas más pequeña del Cono Sur: aproximadamente unos 3.000 kilómetros. Sin embargo, su red básica es relativamente extensa y alcanza unos 53.000 kilómetros de longitud. Esta baja cantidad de kilómetros de rutas pavimentadas (5.5%) afecta en gran parte al transporte internacional. El resto de la red está constituido por tierra (64.5%) y ripio (30%).

En lo que hace a sus estado, el 17% de la red presenta estado bueno, el 48% aceptable, el 20% malo y el 15% pésimo.

La red está clasificada en tres grupos en función de su importancia: red fundamental, complementaria y vecinal, las que constan de pavimento, grava y tierra como superficie de rodadura.

La Red Fundamental, de 7.600 kilómetros de longitud, presenta un 32% de pavimento, 53% de ripio y 15% tierra; la Red complementaria, de 6.100 kilómetros, con mayoría de ripio y tierra, cuenta con sólo 300 kilómetros de pavimento y la Red Vecinal tiene una extensión de 39.500 kilómetros.

El carácter mediterráneo de Bolivia la hacen más dependiente de su sistema terrestre de transporte con lo que la red vial se torna central para su comercio internacional ya que el transporte terrestre no es sólo relevante con sus países vecinos, sino para la totalidad de su comercio con el resto del mundo.

Es de hacer notar que Bolivia, el país de mayor atraso relativo en la dotación de activos viales pavimentados, se encuentra encarando un fuerte impulso a la construcción, pavimentación y mejoramiento de su red vial, lo que incrementará la productividad del comercio carretero internacional de los próximos años.

La gestión de la Red Fundamental depende del Servicio Nacional de Caminos, entidad que depende del Ministerio de Desarrollo Económico y del Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil.

Bolivia está desarrollando un proceso de concesiones viales a través de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Desarrollo Económico, que tiene la intención de licitar la concesión de dos subsistemas de la Red Fundamental identificados como Eje Central y Rutas al Pacífico.

La Red Departamental depende de las Prefecturas Departamentales y la Red Vial Vecinal de las Alcaldías Provinciales.

Por su parte, la Superintendencia de Transportes cumple las funciones de regulación de las actividades del transporte en todas sus formas.

Por Bolivia se desarrollan los ejes de integración viales IIRSA “Bolivia-Paraguay-Brasil”, “Andino” e “Interoceánico”.

Brasil

Brasil presenta la red vial más extensa del Sud América, con más de 1,6 millones de kilómetros, de los cuales el 9% se encuentra pavimentada, es decir, cerca de 150 mil kilómetros. Junto con Argentina, es el país que mejores condiciones de servicios y estado del pavimento de las redes viales, que conforman los corredores internacionales, muestra. La red nacional depende de la Dirección Nacional de

Infraestructura de Transporte (DNIT).

Los datos de tránsito y de índice de estado de la red vial brasileña indican, especialmente para los tramos de rutas usadas por el transporte internacional carretero, TMDA por debajo de los 2.000 vehículos / día. Los niveles más altos de TMDA corresponden a tramos cercanos a los accesos a las grandes ciudades.

La Confederación Nacional de Transportistas de Cargas (CNTC) de Brasil encaró un estudio, en el año 2000, en el que se indica que una porción importante de la red nacional vial brasileña se encuentra en un estado de conservación mala, con las excepciones de las rutas que atraviesan el sur del país. En efecto, según este informe, las 10 peores rutas se encuentran en la región del nordeste mientras que las 10 mejores se encuentran en los estados del sur y sudeste; justamente, por estas últimas regiones son por las que circula el grueso del transporte carretero internacional.

En 1995, se inició en Brasil el proceso de concesión de carreteras con la licitación de los primeros 600 kilómetros de red vial, además del Puente Río de Janeiro - Niteroi. La red de carreteras federales tiene más de 30.000 kilómetros pavimentados que necesitan de inversiones para su recuperación y conservación..

Brasil es el país que más participación tiene sobre los ejes IIRSA de integración viales, estando presentes en 6 de ellos: “MERCOSUR-Chile”; “Interoceánico”; “Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam”; “Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta”; “Bolivia-Paraguay-Brasil” y “Perú-Brasil”.

Chile

Chile cuenta con una red vial carretera de casi 80.000 kilómetros de extensión, de los cuales unos 12.000 kilómetros corresponden a rutas pavimentadas; esto es, un 15% del total de la red vial. La Dirección de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas (MOP) es el organismo encargado de la administración y gestión de las rutas chilenas.

La geografía de Chile determina la importancia de las carreteras Panamericana y Transandina. La primera, extendida de sur a norte del país, sirve de enlace con Perú. La segunda, constituye la principal conexión con Argentina y es utilizada también para el tráfico con Brasil y Uruguay. El extremo sur del país sólo es accesible por carretera desde Argentina lo que implica una dada cantidad de camiones en tránsito por Argentina para efectuar tráficos de cabotaje chilenos.

En términos generales, el estado de las rutas chilenas es bueno, en particular los corredores de tráfico internacional.

Parte del sistema vial chileno se encuentra dentro del Plan de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas. Para la red no concesionada, la Dirección de Vialidad tiene en desarrollo un programa de inversiones para el período 2001 a 2007.

Actualmente la Dirección de Vialidad está desarrollando un plan para construir la Ruta Costera, alternativa a la Ruta 5 entre Arica y Pargua en la Décima Región, con un total de 3.089 kilómetros; la Ruta Precordillerana, camino longitudinal a la precordillera entre la Primera y Décima Región; y la Ruta Austral a partir de Puerto Montt. Además, desarrolla un plan de mantenimiento y pavimentación de tramos en proximidades de los pasos fronterizos.

Chile integra 4 corredores de integración, destacándose como principal el corredor “MERCOSUR-Chile”, y los ejes “Interoceánicos”, “Brasil-Bolivia-Paraguay-Chile-Perú”; “Neuquén-Concepción”; y “Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta”.

Colombia

La red vial colombiana llega a 113.500 kilómetros de extensión, de los cuales cerca del 10% se encuentran pavimentados. Su clasificación funcional incluye vías primarias, secundarias y terciarias. La red primaria alcanza 16.500 kilómetros y se encuentra bajo la administración del Instituto Nacional de Vías (Invías) dependiente, a su vez, del Ministerio de Transporte. La red secundaria, de unos 70.000 kilómetros, está a cargo de los departamentos. La red terciaria (27.000 kilómetros) es una responsabilidad de los municipios.

La red vial primaria esta compuesta por troncales que se desarrollan de norte a sur (Troncal de occidente; Central; Central del Norte) y transversales de occidente a oriente. Las primeras discurren por valles y altiplanos mientras que las segundas tienen que atravesar varias cordilleras y vencer alturas superiores a los 3.000 msnm. Tal es el caso, por ejemplo, de la Transversal Buenaventura-Bogotá (donde se moviliza cerca del 50% del comercio exterior colombiano de cargas no especializadas) la cual se inicia a nivel del mar, atraviesa 3 ramales diferentes de la cordillera de los Andes y termina en Bogota a 2.600 msnm.

Estimativos de Invías, correspondientes al año 2001, señalan que el 68% de la red

pavimentada estaba en buen estado, el 24 % en regular estado y el 8% en mal estado. Cerca de 1.500 kilómetros de carreteras a cargo de Invías están concesionadas. Entre ellas se encuentran tramos importantes para el comercio exterior. En el resto de carreteras no concesionadas a cargo del instituto, se cobra peaje. Este peaje se destina al mantenimiento y mejoramiento vial.
La mayor parte de la red vial se localiza en la región andina (centro y occidente del país). Las rutas principales son las correspondientes al corredor de integración "Andino", las rutas 25, 40 y, por último, por la ruta 66 hasta llegar a Venezuela. La red vial se caracteriza por una variada y accidentada topografía en la región Andina, sur occidental y Santander. El Gobierno Colombiano ha propuesto una nueva ruta de comercio exterior para los intercambios comerciales con Ecuador y Venezuela. Dicha ruta se desarrollaría por terreno más favorable, desde el punto de vista topográfico, que la actual que se desarrolla por Cali y Armenia y une los puentes internacionales de Arauca y San Miguel, pasando por Bogotá. Igualmente, se tiene previsto la construcción de una vía de acceso a Mataje, donde existe el proyecto de un nuevo puente internacional con Ecuador.
La mayor parte de las vías para comercio exterior están constituidas por carreteras de dos carriles y capacidad de los puentes para camiones con peso bruto total de 52 toneladas. Sólo en los accesos a las grandes ciudades se encuentran carreteras con dobles calzadas.
Colombia integra el "Eje Andino" de integración IIRSA.

Ecuador

La red vial estatal, a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP), está integrada por un Sistema Nacional que, a su vez, está conformada por las redes viales primaria y secundaria, y por un Sistema Provincial conformado por las redes terciaria y vecinal. El Sistema Nacional representa el 22% del total y el Provincial, el 78%.

La longitud total de la red se aproxima a los 43.200 kilómetros, donde la mayor extensión se encuentra en la Sierra, la región interandina del país, una de las cuatro en las que se divide el Ecuador.

El 12% de la red vial total está pavimentada y el 57% se encuentra con superficie de rodadura afirmada; entre ambos aseguran la movilización continua durante todo el año entre las regiones del país. Sin embargo, algo más de la cuarta parte de la red lo conforman caminos de tierra que presentan condiciones muy precarias de circulación; la mayor parte de éstos pertenece a caminos terciarios y vecinales.

El sistema vial ecuatoriano se encuentra estructurado en tres ejes longitudinales y cuatro ejes transversales.

La red nacional aglutina los caminos que registran el mayor tránsito de vehículos y comunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos marítimos, los pasos de frontera internacionales, con o sin aduana, y los grandes y medianos centros de actividad económica. La mayor parte de esta red está constituida por carreteras de dos carriles, pero cerca de los grandes

centros urbanos se encuentran autopistas. Además, hay importantes sectores viales con tres carriles.

Importantes sectores de la red Nacional han sido concesionados por el MOP. Igualmente, varios Consejos Provinciales han adjudicado concesiones en carreteras para el comercio internacional.

La red provincial conecta las cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la red nacional. La red vecinal está constituida por los caminos vecinales, los cuales cuentan con un bajo volumen de tráfico.

El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacionales y los grandes y medianos centros de actividad económica.

La red provincial está compuesta de caminos terciarios, que conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la red nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.

A efectos de la integración binacional con Colombia y Perú, se están considerado nuevas opciones viales. En el primer caso se tienen las vías de acceso a los puentes de San Miguel (ya construido) y Mataje. En el segundo, las obras previstas en el programa de integración binacional recientemente suscrito entre los dos países.

Ecuador integra el eje de integración “Andino” del IIRSA.

Paraguay

Originalmente, el papel asignado a la red de rutas nacionales del Paraguay se fundamentó, básicamente, en una red vial desarrollista, buscando comunicar, especialmente, Asunción, la capital de la república, con las principales capitales departamentales, con el objetivo de integrar el país y, posteriormente, la integración con los países de la región.

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país. La implementación de la política vial planificada por este Ministerio es responsabilidad del Gabinete del Vice Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones a través de la Dirección de Vialidad (DV) y de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV).

El sistema de carreteras en el Paraguay se clasifica en tres grupos de vías de acuerdo a su importancia y nivel de servicio: Rutas Nacionales, Rutas Departamentales y Rutas Vecinales. Según el tipo de superficie de rodadura se tiene carreteras con pavimento asfáltico y pétreo, ripio y tierra.

La Red Vial Nacional inventariada, que incluye rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales primarios alcanza unos 25.901 kilómetros, de los cuales 3.067 kilómetros cuentan con pavimento asfáltico, lo que representa el 11,8% del total de la red. Se estiman unos 35.000 kilómetros de caminos vecinales secundarios no inventariados. En total, se estima una Red Vial Nacional de 60.901 kilómetros.

Las rutas nacionales son 12 en total y comunican las ciudades más importantes dentro del territorio nacional, entre las cuales se pueden citar las siguientes:

las rutas nacionales N° 2 y N° 7 que sirven como vía de comunicación para el flujo de cargas y personas con el Brasil;

la ruta nacional N° 1 que une Asunción con la ciudad de Encarnación y sirve como vía de comunicación para el flujo de cargas y personas con la Argentina;

la ruta nacional N° 9 (Transchaco) y ramales, que atraviesan el Chaco Paraguayo para comunicarse con Bolivia, Brasil y Argentina;

las rutas nacionales N° 3 y N° 8 que sirven como eje norte-sur de desarrollo de la zona central de la región oriental del país;

la ruta Nacional N° 5 comunica la ciudad de Concepción con el Brasil a través de la ciudad de Pedro J. Caballero;

la ruta nacional N° 6 que comunica la ciudad de Encarnación con Ciudad del Este y sirve como un importante flujo de carga para los productos de agro-exportación al Brasil y la Argentina;

la ruta nacional N° 4 se encuentra al sur del país y enlaza la ciudad de San Ignacio con la ciudad de Pilar, capital del departamento de Ñeembucu;

La ruta nacional N° 10, que constituirá el principal corredor este-oeste de exportación de granos.

El MOPC ha implementando el Sistema de Concesión en una de sus rutas de mayor tráfico, la ruta nacional N° 7, en el tramo Caaguazú - Ciudad del Este, a través del cobro del peaje por el concesionario durante 25 años, y se prevé en el futuro una situación similar para la implementación del Sistema de Concesión para otros tramos de la Ruta 2 y 7 y la Ruta 6.

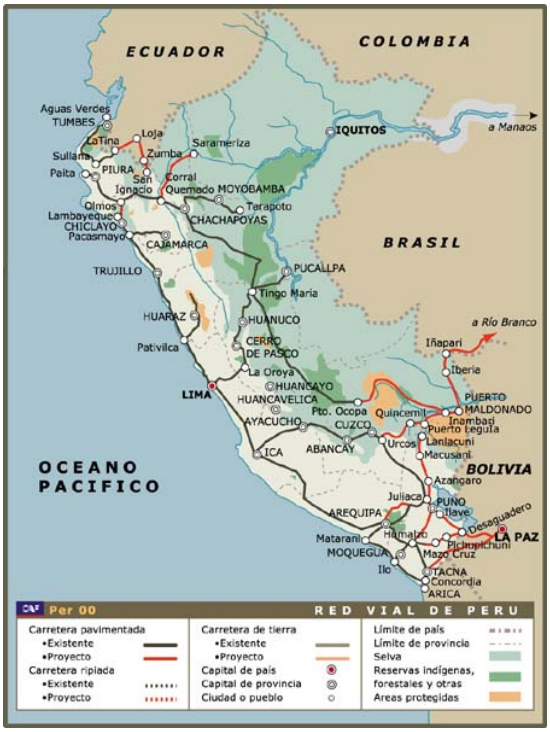
Se encuentra en marcha un Plan Maestro del Transporte y un Programa Vial para el período 1999 – 2003, el que asciende en total a una inversión en obras viales con fondo externo y contrapartida local de US$ 978 millones.

Las obras viales son financiadas con fondos previstos en el Presupuesto General de Gastos de la Nación y con fondos provenientes de préstamos de organismos financieros internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); Banco Internacional de Reconstrucción y fomento (BIRF); Corporación Andina de Fomento (CAF); Ministerio de Fomento de España; Banco Japonés para Cooperación Internacional (JBIC); Gobierno Chino; y Banco Nacional de Desenvolvimiento del Brasil (BNDES).

Paraguay participa en dos ejes de integración: el eje “Interoceánico” y el de “Bolivia-Paraguay-Brasil”.

Perú

La red vial del Perú está clasificada en tres categorías: carreteras nacionales, departamentales y vecinales. La red vial cuenta con unos 78.000 kilómetros de extensión, de los cuales 10.000 kilómetros se encuentran pavimentados, esto es, el 13% de la red total.



El sistema vial del Perú está distribuido de la siguiente manera: la red vial nacional incluye 16.737 kilómetros (22%), la departamental 14.430 kilómetros (19%) y la vecinal 44.558 kilómetros (58,8%). Las redes departamental y vecinal, en su mayor parte, se encuentran sin afirmar.

En términos generales, la red vial utilizada por el transporte internacional se encuentra pavimentada. Esta red esta constituida en su mayor parte por carreteras de dos carriles. En los accesos a Lima y otras grandes ciudades, se encuentran autopistas.

La red nacional la administra el gobierno central, la red departamental el gobierno central conjuntamente con los gobiernos regionales y municipales y las carreteras vecinales por los gobiernos municipales.

Existe un programa de concesiones administrado por el Ministerio de Transporte. Los planes vigentes contemplan ampliar dicho sistema para incluir concesiones para la rehabilitación, pavimentación y administración de distintos tramos de carretera. A través de sector público y mediante préstamos con el Banco Mundial se han rehabilitado importantes tramos de la red vial peruana.

La estructura vial peruana se caracteriza por la fuerte presencia de la carretera Panamericana (Ruta N° 1) paralela a la costa del Pacífico, y una segunda paralela sobre la selva. En el sector sur en las fronteras con Perú y Chile se encuentran ejes perpendiculares a las anteriores y en mayor densidad que en el resto del país.

A raíz del reciente convenio binacional suscrito con Ecuador, se han identificado diferentes ejes viales de integración con dicho país.

Perú participa en 3 ejes de integración IIRSA: el eje “Andino”; el eje “Interoceánico” y el eje “Perú-Brasil”.

Uruguay

La red vial de Uruguay tiene cerca de 8.700 kilómetros, de los cuales unos 6.600 kilómetros (el 75%) se encuentran pavimentados. En la red principal, alrededor de 50 puentes tienen restricciones de capacidad, soportando sólo el tránsito de vehículos con capacidad de hasta 12 ó 15 toneladas. Uruguay presenta tanto el mayor grado de conectividad vial como la red vial más densa de todos los países de Sudamérica. En efecto, si se acepta que la red vial se encuentra definida sobre la red teórica de conexión y se define que las diferentes zonas se encuentran mejor conectadas cuando

el estado de las rutas puede independizarse de las condiciones climáticas, Uruguay, con un 75% de la red vial pavimentada, sería el país de Sudamérica con mayor conexión interna y externa.

El estado general de los pavimentos y la capacidad de circulación de la red de enlace internacional, que culmina en los pasos fronterizos con Argentina y Brasil, varían de regular a bueno. Según un informe de la Dirección Nacional de Vialidad del Uruguay, del año 2000, el principal déficit de infraestructura se produce en los puentes ubicados en los principales corredores interregionales de transporte que impiden la utilización de semi-rremolques de triple eje con carga completa.

La fuerte relación comercial de Uruguay con Brasil y Argentina, la concentración del grueso de la población en su ciudad capital (Montevideo) y una red ferroviaria de muy bajo uso, hacen que el flujo de comercio intrazonal se realice principalmente mediante el sistema carretero.

A partir de 1995, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), viene implantando nuevos sistemas de gestión vial para atender las actividades relacionadas con el mejoramiento, rehabilitación y conservación de la red nacional, incorporando la participación del sector privado.

Las distintas modalidades de gestión vial son aplicadas en función del tránsito y la importancia de las rutas. Estas modalidades de gestión actualmente en uso son las siguientes: (a) concesión por peaje, bajo la cual se encuentran 3 concesiones adjudicadas por un total de 354 kilómetros; (b) Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA), sobre unos 1.520 kilómetros; (c) sistema de contratación con micro-empresas para actividades de mantenimiento, especialmente rutinario, que abarca unos 1.760 kilómetros; y (d) por administración por la DNV, en unos 5.120 kilómetros.

Esta modalidad ha tenido un efecto positivo en recuperar, paulatinamente, el estado de la red vial, de sólo un 37% en buen estado en 1994, a un 58% en el año 1999.

Los objetivos de la DNV son: (i) continuar con la rehabilitación de la red vial nacional existente, a los efectos de mejorar la calidad de servicios a los usuarios; (ii) consolidar los corredores principales de transporte nacional e internacional, adecuando sus características a los requerimientos del MERCOSUR; (iii) incrementar la participación del sector privado en la gestión vial; y (iv) aumentar la eficiencia de la actuación de la DNV en su rol de administrador de la red vial.

Se encuentra en ejecución un programa financiado por el BID, denominado “Programa de infraestructura vial” que propone mejorar la red vial y su mantenimiento preventivo, en especial los corredores de integración, mejorando la seguridad vial y la vinculación externa e interna. El plan de financiamiento alcanza U$S 230 millones a cargo del BID, con un aporte local de U$S 100 millones.

Uruguay participa del corredor de integración IIRSA MERCOSUR-Chile.

Venezuela

La red vial venezolana se compone de cuatro tipos de carreteras, según la clasificación basada en el documento “Nomenclatura y Características Físicas de la Red de Carreteras de Venezuela”, publicación del Ministerio de Infraestructura. Estos cuatro tipos de carreteras son: Troncales, Locales, Ramales y Subramales. El total de la red vial llega a 96.000 kilómetros de longitud.

La red vial es mucho más densa en la región centro – norte –costa parte norte de país, donde se concentra la población y la actividad económica. Hacia el sur, en Los Llanos y hacia la cuenca de los ríos Orinoco y Apure, la red vial se vuelve menos densa.

En Venezuela existe un alto numero de vías con características de autopistas, lo que no tiene comparación en ninguno de los restantes países andinos. Dicho sistema incluye la Autopista Regional del Centro que une Caracas con Valencia y Puerto Cabello, además de otros importantes sectores de la red vial.

En las ciudades importantes hay ocasiones en que la ausencia de alternativas viales que permitan evitar el conflicto que crea el tránsito interurbano de paso, generan situaciones de congestión. Ello se presenta en ciudades como Caracas, Valencia, Barquisimeto y Barcelona. Este tráfico incrementa la congestión y aumenta significativamente los tiempos y costos de transporte.

El Ministerio de Infraestructura es el responsable de las vías terrestres de comunicación, circulación, tránsito y transporte terrestre.

Venezuela está presente en 2 ejes de integración IIRSA, el “Andino”; y “Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam”.

Ejes de Integración (EI) definidos por IIRSA

En el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sud América (IIRSA), se definieron un conjunto de 12 ejes de integración, ocho de los cuales tienen componente vial.

El detalle de los ejes de integración y de los países y principales ciudades que involucra es el siguiente:

Ejes con componente Vial

Nº	Eje	Países	Principales Ciudades
1	MERCOSUR - Chile	Brasil – Uruguay – Argentina – Chile	San Pablo – Montevideo - Buenos Aires - Santiago
2	Andino	Venezuela – Colombia - Ecuador – Perú – Bolivia	Caracas – Bogotá – Quito – Lima - La Paz
3	Interoceánico	Brasil – Bolivia – Paraguay – Chile – Perú	San Pablo - Campo Grande - Santa Cruz - La Paz – Ilo – Matarani – Arica - Iquique
4	Venezuela - Brasil Guyana - Surinam	Venezuela - Brasil - Guyana – Surinam	Caracas - Boa Vista - Manaus Georgetown – Paramaribo – Cayenne – Macapa
9	Neuquén Concepción	Argentina – Chile	Bahía Blanca - Neuquén – Concepción – Talcahuano
10	Porto Alegre Jujuy Antofagasta	Brasil - Argentina – Chile	Porto Alegre – Corrientes – Resistencia – Jujuy - Antofagasta
11	Bolivia – Paraguay Brasil	Bolivia – Paraguay – Brasil	Río de Janeiro – Sao Paulo – Curitiba – Ciudad del Este – Asunción – Santa Cruz – Cochabamba – La Paz
12	Perú – Brasil	Perú - Brasil	Acre - Rondonia

Ejes sin componente vial

Nº	Eje	Países
5	Multimodal Orinoco – Amazonas - Plata	Venezuela – Brasil – Paraguay – Argentina
6	Multimodal Amazonas	Brasil - Colombia - Ecuador - Perú
7	Marítimo del Atlántico	
8	Marítimo del Pacífico	

Breve descripción de los Ejes de Integración

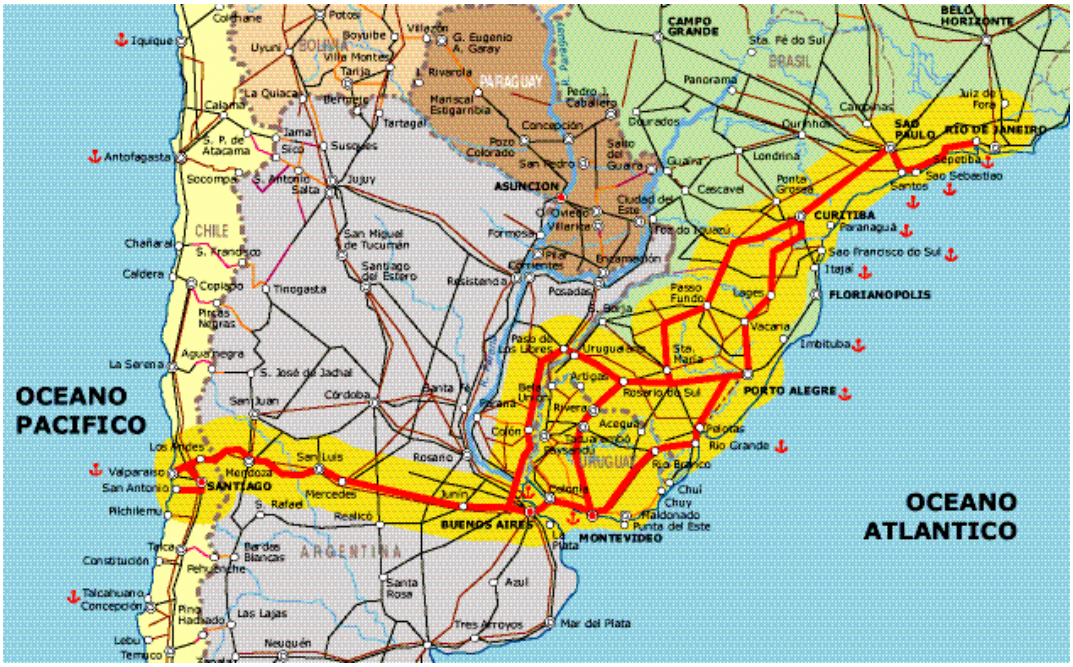
Eje 1: MERCOSUR - Chile

Este corredor interconecta a tres capitales y a importantes ciudades de Argentina,

Brasil, Uruguay y Chile uniendo las ciudades de San Pablo (BR), Montevideo (UR), Buenos Aires (AR) y Santiago (CH).

Conecta a los puertos atlánticos del Brasil (Santos, Río de Janeiro, Curitiba / Paranaguá, S. F. do Sul y Porto Alegre), Montevideo, de Uruguay, los puertos de Buenos Aires, Santa Fe y Rosario, en Argentina, con los puertos chilenos del pacífico (San Antonio, Valparaíso y La Serena). Posee interconexión con la Hidrovía Paraguay - Paraná y el sistema ferroviario del "Proyecto Libertadores".

Utiliza los pasos internacionales de Chuy (UY) - Chui (BR); Rivera (UR) – Santana do Livramento (BR); Río Branco (UR) - Jaguarao (BR), Fray Bentos (UR) - Puerto Unzué (AR); Pasos de los Libres (AR) - Uruguayana (BR), Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR) y Cristo Redentor (AR - CH).



Eje 2: Andino

El Eje Andino interconecta directamente a los países miembros de la Comunidad Andina, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, desde el norte hacia el sur, uniendo sus respectivas capitales, Caracas (VE), Bogotá (CO), Quito (EC), Lima (PE) y La Paz (BO). El eje sigue, en términos generales, lo planteado en normas comunitarias de la CAN.

Utiliza los pasos internacionales de: San Antonio (VE) - Cúcuta (CO); Paraguachón (VE) - Maicao (CO); Ipiales (CO) – Tulcán (EC); San Miguel (CO) – Lago Agrio (EC); Huaquillas (EC) - Aguas Verdes (PE); La Tina (PE) – Macará (EC) y Desaguadero (PE) – Desaguadero (BO).

Eje 3: Brasil – Bolivia – Paraguay – Chile – Perú

Une las ciudades de Santos (BR), Corumbá (BR), San Matías (BO), Santa Cruz de la Sierra (BO), La Paz (BO), Tambo Quemado (BO), Ilo (PE), Arica (CH) e Iquique (CH). Asimismo, el corredor se encuentra conectado con Brasilia (BR) a través de Goiania (BR), Cáceres (BR) y San Matías (BO).

Esta conexión por carretera no cuenta con la infraestructura adecuada, presentando grandes dificultades en el territorio boliviano. Cabe mencionar que el trecho entre Corumbá (BR) y Puerto Suárez (BO), en la frontera entre ambos países, hasta Santa Cruz de la Sierra (BO), tiene cerca de 600 kilómetros de carreteras de escasa transitabilidad.

La ruta “Transchaco” se encuentra en muy malas condiciones de transitabilidad. La CAF financiará obras de rehabilitación de la misma, y pavimentación del tramo

comprendido Mariscal Estigarribia y Estancia La Patria, en Paraguay.

Utiliza los pasos internacionales de Corumbá (BR) - Puerto Suárez (BO); Tambo Quemado (BO-CH); Pisiga (BO) - Colchane (CH); y Desaguadero (PE-BO).

Eje 4: Venezuela - Brasil - Guyana – Surinam

Une las ciudades de Caracas (VE), Boa Vista (BR) y Manaus (BR) por el corredor oeste, y Georgetown (Guyana Inglesa), Paramaribo (Surinam) y Cayenne (Guyana Francesa) con Macapa (BR), en el Atlántico. De esta forma se logra la conexión con los puertos sobre el Río Amazonas, que forma parte de los Ejes de Integración N° 5 (Multimodal Orinoco, Amazonas, Plata) y N° 6 (Multimodal Amazonas).

Utiliza los pasos internacionales de Santa Elena (VE) – Pacaraima (BR) y St. Georges (GF) - Oiapoque (BR).

Eje 9: Neuquén – Concepción

Permite la conexión de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén y San Antonio Oeste, en Argentina, con los puertos chilenos de Concepción, Talcahuano, Puerto Montt y Valdivia, representando la menor distancia entre el Atlántico y el Pacífico. No cuenta con pavimento en toda su área.

Utiliza el paso internacional de Pino Hachado y Cardenal Samoré (CH – AR).

Eje 10: Porto Alegre – Jujuy – Antofagasta

También denominado “Corredor Norte” o “Corredor de Capricornio”. Conecta a los puertos atlánticos del Brasil (Santos /San Pablo, Río de Janeiro, Curitiba/ Paranagua, S F do Sul y Porto Alegre), con los puertos chilenos del norte (Antofagasta, Tocopilla, Mejillones, Iquique y Arica). Incorpora en Argentina a las ciudades de Posadas, Resistencia, Corrientes, Jujuy y Salta, utilizando las rutas nacionales N° 16 o N° 81 hasta alcanzar la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Utiliza los pasos internacionales de Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR); Puerto Iguazú (AR) -Foz do Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA), y los pasos de Sico (AR – CH) y Jama (AR - CH). Otra alternativa de conexión es la utilización de los pasos internacionales de San Francisco (AR – CH) y Pircas Negras (AR – CH)). Esta última alternativa tiene importancia debido a las características del paso de San Francisco, que se encuentra a 4.700 metros sobre el nivel del mar, que resulta transitable todo el año y su promedio de pendiente longitudinal no supera el 4% a lo largo de todo su recorrido, lo que permite el tránsito de cualquier vehículo sin dificultad.

Eje 11: Bolivia – Paraguay – Brasil

Permite la conexión de las ciudades brasileñas de Río de Janeiro, San Pablo y Curitiba (y sus áreas portuarias) con Cascabel (BR), Ciudad del Este (PA), Asunción (PA) y Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, en Bolivia.

Utiliza los pasos internacionales de Foz do Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA); General Eugenio Garay (PA) - Guaraní (BO); Rivarola (PA) - Cañada Oruro (BO).

Eje 12: Perú - Brasil

Une las regiones de Acre (BO) y Rondonia (BR). Articula los puertos peruanos de Ilo y Matari con Río Branco y Porto Velho, en Brasil.

Utiliza los pasos internacionales de Asís Brasil (BR) - Iñaparí (PE).

Principales proyectos viales en la región

La información sobre los proyectos existentes fue obtenida de varias fuentes (IIRSA, BID, CAF, FONPLATA, Vialidades Nacionales, etc.), por lo que fue necesario filtrarlas para evitar las duplicaciones. En los casos en que los proyectos estuviesen informados por IIRSA y por alguna otra fuente, fueron incorporados en la nómina de los correspondientes a la Iniciativa.

En el Anexo Infraestructura Vial se muestra el detalle de los proyectos agrupándolos según su fuente en proyectos IIRSA, CAF y otros.

Principales proyectos viales en los ejes de Integración

Producto del trabajo realizado en IIRSA desde su formalización, se han identificado proyectos viales en cada uno de los países que participan en los distintos ejes de integración. Dichos proyectos han sido categorizados como de primera y segunda generación.

Los de primera generación son proyectos de inversión en infraestructura de integración que puedan ser adelantados en el corto plazo (0-2 años), mientras los de segunda son los que exceden este horizonte y aquellos que se identifiquen como parte del análisis de la dinámica económica, demanda y complementariedad de los proyectos con otras iniciativas

En lo que sigue se presentan los principales proyectos viales incluidos en cada eje de desarrollo, la mayoría de los cuales están incluidos en IIRSA..

Salvo en algunos casos (Autopista Río de Janeiro (BR) - Buenos Aires (AR), en algunos tramos, ampliación de la capacidad de las rutas nacionales N° 7 y N° 14 en Argentina, etc.), la mayoría de los emprendimientos no han comenzado a ejecutarse.

Eje 1: MERCOSUR - Chile

Puente Buenos Aires-Colonia (ARG-UR): con cerca de 50 kilómetros de largo, sobre el Río de la Plata, uniendo la ciudad uruguaya de Colonia del Sacramento con la capital argentina, tiene un costo estimado que varía desde u$s 860 millones[2] a un valor entre u$s 1.000 millones y u$s 1.400 millones[3]. Esta obra disminuirá en 345 kilómetros el trayecto Montevideo (UR) - Buenos Aires (AR) y en 200 kilómetros, el trayecto Porto Alegre (BR) - Buenos Aires (AR). Fuente: BID / INTAL.

Túnel de Baja Altura entre Argentina y Chile (ARG-CHI): con un largo aproximado de 28 kilómetros a través de la Cordillera, el túnel tiene un costo estimado de u$s 2.000 millones y serviría para evitar las dificultades de transposición de los Caracoles, que une la ciudad de Mendoza (Argentina) con Santiago de Chile. Fuente: BID / INTAL.

Ruta Nacional Nº 7 y N° 14 (ARG): mejoramiento, pavimentación y ampliación de la Capacidad. Fuente: IIRSA.

Carretera Río de Janeiro a Buenos Aires (ARG – BRA –UR): el proyecto consiste en una autopista de 3.000 Km. entre Río de Janeiro (BR) y Buenos Aires (AR), que se construirá utilizando tramos existentes, los que serán mejorados y duplicados, y en caso necesario construidos a nuevo. Articula las ciudades de San Pablo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre (en Brasil) y Montevideo (UR). El tránsito variaría entre 15.000 y 1.000 vehículos por día en los distintos tramos. El monto de obra asciende a u$s 2.500 millones. Este proyecto está íntimamente ligado a la construcción del Puente Buenos Aires (AR) – Colonia del Sacramento (UY). Fuente: BID / INTAL e IIRSA.

Puentes en Uruguay (UR): el proyecto prevé la recuperación y refuerzo de 50 puentes en la red vial principal de Uruguay, que permitirán la mejora para soportar el tránsito carretero internacional. No se tiene información sobre el monto de obra. Fuente: BID / INTAL.

Rehabilitación Red Vial de Uruguay (UR): rehabilitación y mejoramiento de tramos de las rutas N° 1, N° 8, N° 11, N° 17 y N° 18. No hay información sobre el monto de obra. Existe un préstamo del BID en gestión (UR-0135). Fuente: IIRSA.

Segundo puente sobre el Río Yaguarón (BR-UR): plantea la construcción de un nuevo puente y accesos y la rehabilitación del puente actual. Existe acuerdo entre ambos países. No se tiene información sobre el monto de obra. Fuente: IIRSA.

Nuevos puentes sobre el río Uruguay entre Argentina y Brasil: plantea la construcción de tres nuevos puentes, en ubicaciones posibles Itaquí (BR) – Alvear (AR), Porto Xavier (BR) – San Javier (AR), y Porto Mauá (BR) – Alba Posse (AR). Fuente: IIRSA.

---

[2] Fuente: Comisión Nacional Puente Buenos Aires - Colonia

[3] Fuente: Integración en el Transporte Terrestre en el Cono Sur / Transporte Terrestre BID.

Eje 2: Eje Andino

Carretera La Espriella (CO) – Mataje (CO) con una inversión de u$s 18.000.000. Problemas de orden ambiental han impedido la ejecución de esta obra. Incluye la construcción de la vía y des dos puentes uno de ellos internacional en Mataje.

La carretera San Miguel (CO) – Santana (CO) – Mocoa (CO). Tiene un costo estimado de US$ 60 millones y una longitud de 180 kilómetros, de los cuales 78 kilómetros corresponden al tramo Santana - Mocoa y 98 kilómetros al sector Santana - San Miguel. El gobierno colombiano solicitó a la CAF el financiamiento de esta obra. Con ello se mejorará el acceso al puente de San Miguel.

Sectores varios de carretera Villavicencio (CO) – Arauca (CO). Esta vía hace parte de la nueva ruta hacia Venezuela identificada por el gobierno colombiano como alterna a la ruta actual. Hacen falta los sectores Hato Corozal – La Cabuya (34 kilómetros), Saravena – Frontera, accesos al puente José A. Páez y mejoramiento de dicho puente.

La carretera Mataje (EC) – San Lorenzo (EC) – Esmeraldas (EC). Esta obra esta siendo adelantada por el gobierno ecuatoriano. Permitirá la conexión de las ciudades de Tumaco (CO) y Esmeraldas (EC).

Ampliación de Capacidad en la E35 entre Rumichaca (EC) (límite con Colombia) hasta Riobamba (EC) y la E25 entre Machala (EC) y Lalamaor (EC): con una inversión de u$s 112millones se ampliará la capacidad del tramo en 154 kilómetros. Fuente: IIRSA.

Nuevo puente internacional de Tienditas, en el sistema de puentes entre Cúcuta (CO) y San Antonio (VE). La construcción del puente Internacional de Tienditas (CO-VE), sobre el río Táchira (longitud 400 metros), ha sido considerada por los dos países. Es un complemento esencial para el corredor fronterizo Villa del Rosario (CO) – San Antonio (CO) – Ureña (CO) – Cúcuta (CO). Fuente: DITIAS.

Centro Binacional de Atención en Frontera, en la frontera de Bolivia con Perú. Su construcción ha sido propuesta por ambos países. Es un complemento importante para la operación del nuevo puente internacional, recientemente concluido.

Centro Binacional de Atención en Frontera, en Paraguachón, frontera Colombia – Venezuela. Su construcción ha sido propuesta por ambos países. Es un complemento importante para facilitar la operación de transporte internacional.

Centro Binacional de Atención en Frontera, en San Miguel, frontera de Colombia - Ecuador con Perú**.** Su construcción ha sido propuesta por ambos países. Es un complemento importante para la operación del nuevo puente internacional, recientemente concluido.

Nuevo puente internacional y Centro Binacional de Atención en Frontera, entre Huaquillas (EC) y Aguas Verdes (PE). Su construcción ha sido propuesta por los dos países.

Mejoramiento y rehabilitación desde la frontera en el río Canchis (PE) hasta Chamaya (PE), así como de las vías alimentadoras (PE – ECU): construcción de un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) y construcción de un puente internacional. Fuente: DITIAS.

Construcción de un nuevo puente Internacional La Tina – Macará (PE –ECU).

Construcción de Autopista Rómulo Betancourt entre Caracas (VE) y Cumaná (VE):

construcción de 115 kilómetros de autopista. Fuente: IIRSA.

Construcción de Autopista San Cristóbal (VE) - Ureña (VE): construcción de 50 kilómetros de autopista.

Construcción de Autopista San Cristóbal (VE) - La Fría (VE): construcción de 63 kilómetros de autopista. Fuente: IIRSA.

Mejoramiento y rehabilitación de distintos tramos viales en Perú y Colombia: entre ellos se encuentra el Corredor de integración Caracas (VE) – Bogotá (CO) – Quito (EC); Bogotá - Buenaventura, Popayán – Pasto - Rumichaca, todas en Colombia; y Tarapoto-Yurimaguas-Juanji, en Perú. Fuente: IIRSA.

Eje 3: Brasil – Bolivia – Paraguay – Chile – Perú (Interoceánico)

Carretera Pailón (BO) - Puerto Suarez (BO – BR): mejoramiento y pavimentación de 585 kilómetros entre Santa Cruz de la Sierra (BO) y Puerto Suarez (BO) - Corumbá (BR). Conecta la zona productora de granos y de gas natural de Bolivia con el puerto de la Hidrovía Paraguay - Paraná, y con la frontera con Brasil. El monto de obra se prevé en u$s 390 millones. Hay financiamiento de BID, CAF y otras entidades. Fuente: IIRSA.

Carretera San Ramón (BO) o San Javier (BO) - San Matías (BO) en la frontera con Brasil: construcción de una carretera de aproximadamente 650 kilómetros entre San Ramón (BO), próximo a Santa Cruz de la Sierra (BO) y San Matías (BO) en la frontera con Brasil. Establece canal de comercio con Brasil y promueve la conexión con Chile y Perú. Se prevé un monto de obra de u$s 100 millones. Fuente: IIRSA.

Carretera Oruro (BO) – Písiga (BO), en la frontera con Chile: prevé el mejoramiento y construcción de 200 kilómetros de carretera con un monto de obra previsto de u$s 100 millones. Fuente: IIRSA.

Carretera La Paz (BO) – Guayaramerín (BO) – Mirin (BO) en la frontera con Brasil: carretera de 1.000 kilómetros en Bolivia que establecerá una conexión, por el norte, con Brasil y, a través de este país, con Venezuela. Está incluida en el Sistema Panamericano de Carreteras. Fuente: CAF.

Mejoramiento de la Ruta 11-CH, Carretera Arica (CH) – Tambo Quemado (CH – BO). Fuente: IIRSA.

Eje 4: Venezuela - Brasil - Guyana – Surinam

Carretera entre el estado de Bolívar, en Venezuela y Georgetown, capital de Guyana: construcción de una nueva vía presupuestada en u$s 170 millones. Fuente: IIRSA.

Eje 9: Neuquén (AR) – Concepción (CH)

No se detectaron proyectos importantes

Eje 10: Porto Alegre BR) – Jujuy (AR) – Antofagasta (CH)

Puente internacional Salvador Mazza (AR) – Yacuiba (BO): prevé la construcción de un nuevo puente y centro de frontera integrado, con un monto de obra que asciende a u$s 10 millones. Fuente: IIRSA.

Pasos de Jama y Sico (AR – CHI): prevé el mejoramiento y pavimentación de 115

kilómetros sobre la ruta nacional N° 52 en el tramo entre el empalme con la ruta nacional N° 9, en Argentina y la frontera con Chile. Las obras se encuentran en ejecución. El monto de obra es de u$s 90 millones. Fuente: IIRSA.

Eje 11: Bolivia – Paraguay – Brasil

Segundo puente Internacional Ciudad del Este (PA) - Foz do Iguazú (BR): proyecto brasileño - paraguayo para evitar el congestionamiento del actual puente internacional. Fuente: IIRSA.

Carretera Mariscal Estigarribia (PA) Estancia La Patria (PA) – Infante Rivarola (PA – BO): prevé la construcción de la carretera de aproximadamente 180 kilómetros. Está en proceso de licitación a ser financiada por BID (1.278 OC-PR) y CAF. El monto de inversión previsto alcanza a u$s 90 millones. Fuente: IIRSA.

Vinculaciones viales entre Bolivia y Paraguay: construcción de dos tramos de carretera de aproximadamente 135 kilómetros cada uno en el tramo Boyuibe (BO) – Fortín Villazón (BO) y Tramo Villa Montes (BO) y Cañada Oruro (BO). El monto de obra asciende a u$s 68 millones. Hay estudios de preinversión financiados por FONPLATA. Fuente: IIRSA.

Eje 12: Perú - Brasil

No se detectaron Proyectos Importantes

Principales corredores del transporte internacional carretero

A partir de la identificación de los principales corredores viales utilizado por el transporte carretero internacional, se presenta una descripción de las características más relevantes de cada uno de ellos.

La metodología utilizada fue la siguiente:

Se adoptaron los “Ejes de Integración” (EI) definidos por (IIRSA). A los EI se agregaron otros corredores importantes para el comercio bilateral carretero de cada país.

Se definió, para cada país la red vial que integra cada EI y la de otros corredores de importancia, si los hubiere.

Cada EI y corredor fueron divididos en los tramos que corresponden a cada país y para uno de ellos se recopiló la información necesaria en las vialidades nacionales y concesionarios viales.

Con los datos recabados se elaboró, para cada país, la descripción de los tramos nacionales de cada EI y los de los corredores de importancia no contenidos en los EI, con el siguiente detalle:

Denominación del EI y del corredor nacional incluido en el mismo (en algunas oportunidades el EI incluye más de una alternativa de corredor nacional), o denominación del corredor no incluido en los EI.

Número de ruta

Inicio y fin de tramo: ciudad o característica geográfica.

Jurisdicción.

Progresiva de inicio - progresiva fin o longitud del tramo.

Tipo de pavimento y estado: dividido en pavimentado (asfalto y/o hormigón) y no pavimentado (ripio o tierra).

Número de carriles: el número de carriles del 95% del tramo.

Estado: categorizado en bueno (B), regular (R) y malo (M).

TMDA: Tránsito Medio Diario Anual (en ambos sentidos). Se procuró tomar el tramo con mayor TMDA que fuese representativo, procurando evitar las distorsiones que se presentan en los accesos a las grandes ciudades.

% camiones: incluye los camiones livianos (simples sin acoplado), con acoplado y semirremolque.

La información aludida se presenta, para cada país, en el Anexo Infraestructura Vial

Estado de la infraestructura vial en los EI y corredores identificados

En base a la información presentada en el Anexo Infraestructura Vial, en este apartado se realiza una somera evaluación del estado y nivel de servicio de la red vial incluida en los corredores identificados como de mayor importancia para el transporte internacional por carretera. En los cuadros que siguen se detallan, para cada país, los corredores identificados, su grado de pertenencia respecto a los EI, carpeta de rodado, estado y tránsito medio diario anual del tramo más cargado del corredor, fuera de zona urbana .

Argentina

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
MERCOSUR CHILE	Bs. As. (AR) – Santiago de Chile con variantes Ruta N° 7 y 8	Pav.	B / R	5.511	Presenta 240 Km. de la Ruta N° 7 en estado regular
	Bs. As. (AR) – Sao Paulo (BR) y Bs. As. – Montevideo (UR) (por Paso de los Libres y Gualeguaychú)	Pav.	B	8.000	Proyecto de cuatro carriles para el tramo de mayor TMDA
	Córdoba – Santa Fe – Sao Paulo	Pav.	B	5.883	
	Bs. As. (AR) – Sao Paulo (BR) (por Foz de Iguazú)	Pav.	B	8.641	El mayor TMDA se verifica en la zona de cuatro carriles.
MERCOSUR CHILE y PORTO ALEGRE JUJUY-ANTOFAGASTA	Brasil – Argentina – Chile	Pav. / ripio	B / R (pavimento) y R (ripio)	3.860	Presenta 700 Km. de pavimento y 200 de ripio. El TMDA promedio es mucho más bajo que el mayor.
PORTO ALEGRE JUJUY ANTOFAGASTA	Bahía Blanca (AR) – Concepción (CH) (Desde Bs. As. y Rosario)	Pav.	B / M	2.482	115 Km. entre Las Lajas (AR) y límite con Chile

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
					en mal estado. El TMDA corresponde a un tramo del EI.
BAHIA BLANCA CONCEPCION	Corredor Argentina – Bolivia Bs. As. (AR) – Rosario (AR) – La Paz (BO) (por Aguas Blancas y La Quiaca)	Pav.	B / R	7.804	757 Km. en buen estado y 1.108 en estado bueno - regular
N / C	Corredor Argentina – Paraguay Bs. As. (AR) - Rosario (AR) - Asunción (PA) (por Clorinda)	Pav.	B	3.807	El estado presenta leve desmejora en las cercanías del límite con Paraguay

Bolivia

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
PERU – CHILE	Tambo Quemado (CH) – Puerto Suárez (BO)	Pav. / Tierra	Sin datos	3.242	219 Km. de tierra
	San Matías (BO) – Santa Cruz (BO)	Tierra / Pav. / ripio	Sin datos	247	175 Km. de tierra; 204 Km. de ripio y 87 Km. pavimentados
EJE ANDINO Y BOLIVIA-PARAGUAY-BRASIL	Limite Paraguay a Puerto Heath	Tierra / Pav. / ripio	Sin datos	886	
N / C	Desaguadero – Bermejo	Pav. y ripio	Sin datos	6317	
N / C	Tarija (BO) – La Quiaca (AR)	consolida do	Sin datos	248	

Brasil

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
MERCOSUR - CHILE	Corredor Uruguayana – Porto Alegre (BR 290)	Pav.	B / R	8.400	364 Km. en estado bueno; 250 Km. en estado regular
N/C	Corredor Uruguayana – Sao Borja (BR 472)	Pav.	B	1.803	
MERCOSUR - CHILE	Porto Alegre – Curitiba (BR 116)	Pav.	B / R	8.092	347 Km. en estado bueno, 282 Km. en estado regular
N /C	Sao Borja – Curitiba X 116 (BR 285)	Pav.	B / R	4.188	359 Km. en buen estado y 196 Km. en estado regular

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
N/C	Chuí – Porto Alegre (BR 471 y BR 116)	Pav.	B / R / M	11.724	En tramo de TMDA máximo cuatro carriles. 146 Km. en buen estado. 107 Km. en estado regular y 258 Km. en estado malo
N/C	S. Do Livramento – Pelotas (BR 293)	Pav.	B /R /M	1.814	161 Km. en buen estado, 31 Km. regular y 133 Km. en estado malo
N/C	Pelotas – Uruguayana (BR 392)	Pav.	B /M	5.307	444 Km. en buen estado y 79 Km. en estado malo
MERCOSUR - CHILE	Sao Borja – Curitiba por BR 153 / 476	Pav.	B / M / en construcci ón	3.682	70 Km. en construcción, 216 Km. en buen estado y 200 Km. en estado malo
PORTO ALEGRE - JUJUY – ANTOFAGASTA y BRA-PY-BO	Foz de Iguazú – Curitiba (BR 277)	Pav.	B	4.746	
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Foz de Iguacu – Sao Paulo (BR 369 y BR 280)	Pav.	B	7.045	
MERCOSUR e INTEROCEANICO	Curitiba – Sao Paulo (BR 116)	Pav.	B / R	50.490	Cuatro carriles en tramo de mayor TMDA; 177 Km. en buen estado y 282 Km. en estado regular
MERCOSUR	Sao Paulo – Río de Janeiro (BR 116)	Pav.	B / R	53.739	Cuatro carriles en tramo de mayor TMDA; 240 Km. en buen estado y 265 Km. en estado regular
BRASIL - BOLIVIA - PERU - CHILE	Sao Paulo – Corumbá (BR 300 y BR 262)	Pav.	B / R	2.368	981 Km. en buen estado y 323 Km. en estado regular/ malo
INTEROCEANICO	Cuiaba - San Matías	S/D	S/D	S/D	
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAME	Manaos – Venezuela (BR 174)	Pav.	B		855 Km. en buen estado y 148 Km. en estado regular

Chile

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
BAHIA BLANCA - CONCEPCION	Bahía Blanca (AR) – Concepción (CH)	Pav.	B	17.089	Autopista 4 carriles
MERCOSUR-CHILE (algunos tramos)	Buenos Aires (AR) – Concepción (CH)	Pav.	B	42.640	4 carriles en tramo de mayor TMDA (Sólo Pertenece al

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
					Eje la Ruta 60)
MERCOSUR - CHILE	Buenos Aires (AR) – Valparaíso (CH)	Pav.	B	21.444	4 carriles en tramo de mayor TMDA
	Buenos Aires (AR) – Valparaíso (CH) (por Autopista 68)	Pav.	B	20.963	4 carriles en tramo de mayor TMDA
	Buenos Aires (AR) – San Antonio (por Autopista 78)	Pav.	B	7.761	4 carriles en tramo de mayor TMDA
ANDINO Y PORTO ALEGRE –JUJUY- ANTOFAGASTA	Santiago (CH) – Perú	Pav.	B	21.444	4 carriles en tramo de mayor TMDA (Antofagasta-Iquique Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta; Iquique-Limite Perú Eje Andino)
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Porto Alegre (BR) – Antofagasta (CH)	Pav.	B	2.717	
INTEROCEANICO	La Paz (BO) – Cochabamba (BO) – Arica (CH)	Pav.	B	1.899	

Colombia

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (Rumichaca) – Límite con Venezuela (Cúcuta), por Cali y Bogotá	Pav.	B	10.760	En los accesos a Cali y Bogotá se presentan volúmenes cercanos a 55.000 vpd
N/C	Límite con Ecuador (Rumichaca) – Límite con Venezuela (Cúcuta) Por Cali – Medellín –Bucaramanga	Pav.	B	10.760	En los accesos a Cali y Medellín se presentan volúmenes cercanos a 29.000 vpd
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (San Miguel) – Límite con Venezuela (Cúcuta)	Pav.	B / R	10.578	En los accesos a Bogotá se presentan volúmenes cercanos a 55.000 vpd
N /C	Cali a Barranquilla y Santa Marta	Pav.	B	19.099	Trafico en el viaducto Pereira - Dosquebradas
N /C	Cali a Cartagena (a partir de Carreto)	Pav.	B	1.657	Sin incluir tráfico urbano en Cartagena
N /C	Barranquilla – Límite con Venezuela (Paraguachón)	Pav.	B/R	7.124	
N /C	San Roque – Puerto de Santa Marta	Pav.	B	12.821	
N /C	Puerto de Santa Marta – Barranquilla (desde La Ye)	Pav.	B	7.977	

Ecuador

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
EJE ANDINO	Corredor Quito – Colombia por Tulcán (E35)	Pav.	B	9.814	3 carriles en tramo de mayor TMDA
EJE ANDINO	Quito – Perú, por Macará (E35)	Pav.	B	13.174	4 carriles en tramo de mayor TMDA. Cerca de Quito
N/C	Guayaquil – Perú (Huaquillas) por E40/E25/E50	Pav.	B	65.557	5 carriles en tramo de mayor TMDA. Cerca de Guayaquil
N /c	Guayaquil – Quito – Colombia por E25 y E35	Pav.	B	3.493	3 carriles en tramo de mayor TMDA
EJE ANDINO (Solo E45)	Pto. Esmeraldas – Quito – Colombia (Por E35 y E45)	Pav.	B	1.312	3 carriles en tramo de mayor TMDA

Paraguay

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
N/C	Encarnación – Foz de Iguazú (BR)	Pav.	Sin datos	5.537	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Ciudad del Este – Asunción	Pav.	Sin datos	38.900	
N/C	Encarnación – Asunción	Pav.	Sin datos	9.200	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Asunción – Bolivia	Tierra	Sin datos	Sin datos	
N / C	Asunción – Pto. Falcón	Pav.	B	Sin datos	

Perú

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
EJE ANDINO	Corredor Lima (PE) – Ecuador (Panamericana Norte)	Pav / sin datos	B / R	5.127	1315 Km. en buen estado y 375 Km. en estado regular. No incluye trafico cerca de Lima
EJE ANDINO (parcialmente)	Corredor Lima (PE) – Chile (Panamericana Sur)	Pav / sin datos	B / R / sin datos	6.616	1.355 Km. pavimentados y 135 Km. sin datos. 939 Km. en buen estado, 390 Km. en estado regular y 135 Km. sin datos
N/C	Corredor La Oroya – Bolivia (Longitudinal de la Sierra)	Sin datos	Sin datos	1.333	Extensión de 1.515 Km.
N /C	Corredor La Oroya – Huaraz (Longitudinal de la Sierra Norte)	Sin datos	Sin datos	942	Extensión de 584 Km.

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
EJE INTEROCEANICO y ANDINO (Rutas 34,34A, 1S,34B, 34C) SOLO EJE INTEROCEANICO (Ruta 26)	Corredor Panamericana – Bolivia (Rutas Transversales)	Pav. / afirmado / sin datos	B / R/ M y sin datos	3.638	631 Km. pavimentados, 121 Km. afirmados y 1590 Km. sin datos

Uruguay

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
N/C	Montevideo – Fray Bentos	Pav.	B / R /M	7.944	Permite Tránsito Pesado
MERCOSUR - CHILE	Montevideo – Colonia	Pav.	M	S/D	Permite Tránsito Pesado
N/C	Canelones – Paysandú	Pav.	B /R	1.736	Tránsito Pesado por tramos (se accede por Ruta 24)
N/C	Montevideo – Chuy	Pav.	B	3.328	Permite Tránsito Pesado en algunos tramos
MERCOSUR – CHILE	Montevideo – Rivera	Pav.	B	9.411	Restricciones a partir de Durazno
MERCOSUR - CHILE	Montevideo – Río Branco	Pav.	B	2.550	Restricciones desde Minas hasta Treinta
N/C	Rivera – Paysandú	Pav.	B / R	1.657	Restricciones
N/C	Montevideo – Salto (Puente Internacional de Salto Grande)	Pav.	R	995	Restricciones

Venezuela

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAM	Venezuela – Brasil por cruce Santa Elena de Uairén (VE) - Pacaraima (BR)	Pav.	Sin datos		
EJE ANDINO	Caracas (VE) –Bogotá (CO) por cruce Cúcuta (CO) – San Antonio (VE)	Pav.	Sin datos		
EJE ANDINO	Caracas (VE) – Bogotá (CO) por Arauca (CO) – El Amparo (VE)	Pav.	Sin datos		
N / C	Cali (CO) – Barranquilla (CO) – Maicao (CO) – Paraguachón – Paraguaipoa – Maracaibo (VE) – Barquisimeto (VE), por Cruce	Pav. / sin datos	Sin datos		Todos los sectores pavimentados

Eje de Integración (EI)	Corredor	Carpeta	Estado	TMDA tramo más cargado	Observaciones
	Maicao (CO) – Paraguachón (VE)				
N/C	Cali (CO) – Barranquilla (CO) – Maicao (CO) – Paraguachón – Paraguaipoa – Maracaibo – Barquisimeto, por Cruce Maicao (CO) – Paraguachón (VE) Alternativa	Pav. / sin datos	Sin datos		Todos los sectores pavimentados

N / C: no corresponde a ningún Eje de Integración IIRSA.

Conclusiones generales

En los países sudamericanos el transporte por ferrocarril juega un bajo papel, pues con la excepción de los países mediterráneos de Sudamérica (Paraguay y Bolivia), las líneas férreas no fueron tendidas pensando en su interconexión o en el comercio con países vecinos, sino para alcanzar los puertos de exportación desde las regiones productoras primarias, agrícolas o mineras.

Esta configuración inicial de la red ferroviaria sudamericana explica la baja presencia de tráficos ferroviarios en el comercio intrarregional de los países sudamericanos y la preponderancia de los sistemas carreteros.

El movimiento fluvial a pesar de la extensa red de ríos navegables, es muy bajo dentro del contexto total y solo es representativo en algunos casos específicos.

La red vial de Sudamérica alcanza una longitud total de 2.4 millones de kilómetros de los cuales apenas 310.000 kilómetros, o sea el 13% están pavimentados. La mayor parte de la red vial se concentra en Argentina y Brasil que, en su conjunto, representa casi el 80% del total.

La red vial al servicio del movimiento regional de camiones dista de presentar condiciones homogéneas y si bien en la mayoría de los casos no se convierte en un obstáculo significativo para el comercio, requiere esfuerzos en materia de mantenimiento e incluso de ampliaciones, por razones de seguridad y congestión vial, en tramos específicos.

Cerca de las grandes urbes existen autopistas de 4 o más carriles, pero en los sectores intermedios de la red la infraestructura vial esta compuesta por carreteras con dos o tres carriles y doble sentido de circulación. Las condiciones de operación en estas vías son, en general, adecuadas tanto por su índice de estado como por los niveles de servicio que se derivan del transito circulante. Sin embargo, hay algunas excepciones, básicamente en Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, aunque también existen tramos de rutas en los restantes países que muestran condiciones de las mismas que implican ciertas restricciones a la circulación.

En los tres primeros países nombrados, las rutas principales de tránsito internacional muestran tramos relativamente largos en condiciones de alta precariedad, sin pavimentar y mal mantenidos, que obligan a tránsitos con velocidades extremadamente bajas. Por su parte, en Uruguay, la capacidad portante de algunas obras de arte imponen algunas limitaciones al tránsito de los vehículos pesados, como

es el caso de 50 puentes pertenecientes a su red vial que son objeto de mejoras.

Los volúmenes de tránsito generalmente están por debajo de los 8.000 vehículos por día e incluso en muchos sectores intermedios no se llega a los 3.000 vehículos por día; pero en los accesos a las grandes ciudades, dicha cifra llega a más de 50.000 vehículos por día. En estos accesos, precisamente, se encuentran en su mayor parte las autopistas mencionadas anteriormente.

El fortalecimiento de los actuales corredores viales de transporte internacional, junto con el paulatino desarrollo de los tramos y/o ejes viales de integración que hoy verifican una baja demanda pero que son identificados como activos viales de potencial importancia en el transporte regional, deben ser parte importante de la agenda de inversiones de los próximos años para los países de la región como un paso importante en la integración de éstos, toda vez que el crecimiento del comercio carretero internacional ha acompañado al del comercio internacional total, mostrando, en algunos casos, mayores ritmos de incremento.

En este contexto es que la iniciativa para la Integración de la de la Infraestructura Regional Sur Americana (IIRSA), que surgiera durante la Cumbre de Presidentes de Sudamérica realizada en Brasilia, identificó 12 Ejes de Integración, 8 de los cuales se sustentan corredores viales internacionales existentes o a desarrollar, tienen como objetivo estructurar el territorio Sudamericano con una visión de unidad e integración económica.

Como resultado de la definición de los Ejes de Integración los países identificaron una cantidad muy importante de proyectos de inversión (cercana a 3 centenas) orientados a fortalecer, mejorar y complementar una infraestructura regional integrada, muchos de los cuales ya cuentan con fuentes de financiamiento aprobadas por parte de los organismos que conforman IIRSA (BID, CAF y FONPLATA).

Complementariamente, los países han desarrollado agendas de inversión en las redes viales internacionales que se adicionan a los identificados para los Ejes de Integración en un esfuerzo de consolidar las relaciones regionales.

En la medida en que los procesos de integración de los países sudamericanos continúen el ritmo que se ha venido verificando en los últimos años y que la relación de los dos bloques económicos de la región (CAN y MERCOSUR) avancen en la implementación de políticas cooperativas, las redes viales de conexión regional deben ser sostenidas y mejoradas como una herramienta central para los crecientes intercambios de personas y bienes que es dable esperar.

Anexo II - Infraestructura Vial

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Clasificación de proyectos de transporte propuestos a ser incluidos en la iniciativa IIRSA

Listados de proyectos identificados en DITIAS – ALADI 2000

Listado de proyectos prioritarios identificados por la CAF

Listado de proyectos identificados por BID – INTAL

Listados de proyectos propios de los países

Indicadores, por tramo, de los corredores viales internacionales de cada país de la Región.

- **Argentina**
- **Bolivia**
- **Brasil**
- **Chile**
- **Colombia**
- **Ecuador**
- **Paraguay**
- **Perú**
- **Uruguay**
- **Venezuela**

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Ecuador Paraguay Perú Uruguay Venezuela

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
ARGENTINA

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-Inv	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
ARGENTINA	AR-07-TR	Puente Salvador Mazza - Yacuiba	Provincia de Salta (Arg) Depto. de Tarija (Bol)	Construcción de puente y puesto de frontera integrado	Est. Pre-factibilidad	0.2		10.0	Público	Argentina/Bolivia	Bolivia está buscando financiamiento para el CFI	IIRSA. 1ra. Generación	Secretaría de O.P. de Argentina	PA-JU-AS-AN
ARGENTINA	AR-08-TR	Conexión Física Rosario - Victoria	Provincias de Entre Ríos y Santa Fé	Construcción de nuevo puente sobre Rio Paraná	Obras en ejecución			382.8	Concesión	Argentina	Con problemas de aporte del concesionario	IIRSA. 1ra. Generación	Secretaría de O.P. de Argentina	MERCOSUR-Chile
ARGENTINA	AR-09-TR	Paso Jama: R.N. 52 Tramo: Emp. R.N. 9 - Frontera Chile	Provincia de Jujuy	Mejoramiento y pavimentac. de 115 kms	Obras en ejecución			90.0	Público	Argentina/Chile	Obras en ejecución - Faltaría financiar puesto fronterizo	IIRSA. 1ra. Generación	Secretaría de O.P. de Argentina	PA-JU-AS-AN
ARGENTINA	AR-10-TR	R.N. 7: Destilería YPF - Potrerillos Tramo: Río Cacheuta - Emp. R.N. 7	Provincia de Mendoza Paso Cristo Redentor	Mejoramiento y pavimentac. de 10 kms y dos puentes	Est. Pre-factibilidad y Ambiental		0.3	11.1	Público	Argentina	Préstamo BID aun no aprobado por el Congreso	IIRSA. 1ra. Generación	Secretaría de O.P. de Argentina	MERCOSUR-Chile
ARGENTINA	AR-13-TR	R.N. 7: Emp. R.N. 40S - Límite con Chile Km. 1054 - Km. 1237	Provincia de Mendoza Paso Cristo Redentor	Rehabilitación de 190 kms y construcc. de 2 cobertizos	Estudios en revisión			23.8	Público	Argentina	Préstamo BID aun no aprobado por el Congreso	IIRSA. 1ra. Generación	Direccion Nacional de Vialidad	MERCOSUR-Chile

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
BRASIL

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
BRASIL	BR-06-TR	Duplicación de Tramo da Serra do Cafezal - BR-116/SP	Carretera Sao Paulo-Florianópols	Duplicación de vía y rehabilitación de pista existentes	Estudios concluidos			112.0	Concesión	Brasil	En preparación proceso de concesión	IIRSA. 1ra. Generación	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem	MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-11-TR	Adecuación de Tramo Palhoca-Límite SC/RS - BR-101/SC*	Carretera Florianópols-Osorio	Duplicación de vía y rehabilitación de pista existentes	Estudios concluidos, financiamiento en gestión			258.0	Público	Brasil	Préstamo del BID en gestión (BR-0254)	IIRSA. 1ra. Generación	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem	MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-12-TR	Obras complementarias en Tramo Palhoca-Límite SC/RS - BR-101/SC*	Carretera Florianópols-Osorio	Construcción de accesos, pasarelas y viaductos	Estudios concluidos, financiamiento en gestión			4.0	Público	Brasil	Préstamo del BID en gestión (BR-0254)	IIRSA. 1ra. Generación	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem	MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-13-TR	Adecuación de Tramo Límite SC/RS - Osorio - BR-101/SC	Carretera Florianópols-Osorio	Adecuación y mejoramiento de carretera existente	Estudios concluidos, financiamiento en gestión			225.0	Público	Brasil	Préstamo del BID en gestión (BR-0254)	IIRSA. 1ra. Generación	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem	MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-15-TR	Puente Internacional Jaguarao-Rio Branco (Brasil-Uruguay)	Puente sobre Río Jaguarao	Construción de nuevo puente y restauración del existente	Estudios en ejecución	1.0			Público	Brasil/Uruguay	Acuerdo Brasil/Uruguay (Nov 2000)	IIRSA. 1ra. Generación	Comisión Mixta Especial Brasil/Uruguay	MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-25-TR	Nuevos puentes sobre Rio Uruguay (Brasil/Argentina)	Tres ubicaciones	Construcción de nuevo puente y accesos	Estudio de alternativas por ejecutar	0.5			Público	Brasil/Argentina	Alternativas a estudiar en: Itaquí, Porto Xavier y Porto Mauá	IIRSA. 1ra. Generación	Departamento Nacional de Estrada de Rodagem	MERCOSUR-Chile
PROYECTOS CON FINANCIAMIENTO														
BRASIL	BR-11-TR	Adecuación de Tramo Palhoca-Límite SC/RS - BR-101/SC	Carretera Florianópols-Osorio	Duplicación de vía y rehabilitación de pista existentes	Préstamo del BID en gestión (BR-0254)	258.0								MERCOSUR-Chile
BRASIL	BR-12-TR	Obras complementarias en Tramo Palhoca-Límite SC/RS - BR-101/SC	Carretera Florianópols-Osorio	Construcción de accesos, pasarelas y viaductos	Préstamo del BID en gestión (BR-0254)	4.0								MERCOSUR-Chile

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
BOLIVIA

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financ.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
BOLIVIA	BO-11-TR	Vinculaciones viales con Paraguay	Tramo Boyuibe - Hito Villazón y Tramo Villamontes - Cañada Oruro	Construcción de dos tramos de carretera de 135 km cada uno	Estudios de preinversión financiados por Fonplata			68	Publico/Privado	Bolivia/Brasil	Paraguay está mejorando el tramo en su territorio con financiamiento BID	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Desarrollo Económico	Interoceánico
BOLIVIA	BO-04-TR	Carretera Pailón - Puerto Suarez*	Eje de Integración Interoceánico	Mejoramiento y pavimentación de 585 km de carretera Santa Cruz - Corumbá (Brasil)	Financiamiento en etapa de gestión con BID, CAF y otras entidades			39	Público	Bolivia/Paraguay	Falta financiamiento para Etapa II	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Desarrollo Económico	Interoceánico
Proyectos de Segunda Generación														
BOLIVIA	BO-06-TR	Puente Banegas	Carretera Santa Cruz - San Matías (Frontera con Brasil)	Construcción de nuevo puente sobre el Rio Grande	Tiene estudios de pre-factibilidad y diseños			25	Publico	Bolivia		IIRSA. 2da. Generación		Eje Interoceánico
BOLIVIA	BO-08-TR	Carretera San Javier - San Matías	Carretera Santa Cruz - San Matías (Frontera con Brasil)	Construcción de aprox. 550 km de carretera	En gestión con Chile y Brasil para financiar estudios		6.0	160	Publico	Bolivia/Brasil/Chile		IIRSA. 2da. Generación		Eje Interoceánico
BOLIVIA	BO-10-TR	Carretera Oruro - Písiga	Carretera Oruro - Písiga - Colchane (Límite con Chile)	Mejoramiento y construcción de aprox. 200 km de carretera	Tramo Oruro-Toledo en ejecución con recursos propios	Efectuados en 1993		70	Publico	Bolivia/Chile		IIRSA. 2da. Generación		Eje Interoceánico
BOLIVIA	BO-02-TR	Puente Estrecho de Tiquina	Lago Titicaca - Paso internacional Bolivia - Perú	Construcción de nuevo puente de 1,400 metros	No hay estudios	1.0	2.5	35	Concesión	Bolivia/Perú		IIRSA. 2da. Generación		Eje Andino
Proyectos Nacionales No vinculados a IIRSA														
BOLIVIA	BO-09-TR	Estabilización de Zona de EL Sillar	Carretera Cochabamba - Santa Cruz	Estabilización de taludes en tramo de 35 km.	Tenía recursos BID para estudios		2.5	28	Publico	Bolivia				Eje Interoceánico
BOLIVIA	BO-03-TR	Carretera La Paz - Puerto Maldonado (Perú)	Departamentos de La Paz y Pando en Bolivia	Nueva carretera de penetración Rurrenabaque -Puerto Heath (Frontera Perú)	No hay estudios	0.5			Publico	Bolivia/ Perú				Eje Interoceánico
BOLIVIA	BO-05-TR	Puente de la Amistad (Eisenhower)	Carretera Santa Cruz	Construcción de nuevo puente de 385 mts. (Rio Yapacaní)	En gestión con Gob. De Japón para financiar los estudios	No hay	2.5		Publico	Bolivia				

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
CHILE

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						Est.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generació														
CHILE	CH-01-TR	Mejoramiento de Ruta 11-CH	Carretera Arica-Tambo Quemado (Límite con Bolivia)	Mejoramiento de características geométricas y pavimentación	Diseños en ejecución			n.d	Público	Chile/Bolivia	Se esta haciendo con recursos locales	IIRSA. 1ra. Generación	Dirección de Vialidad de Chile	Interoceánico
CHILE	CH-05-TR	Mejoramiento de gestión del Paso Fronterizo del Cristo Redentor	Paso Cristo Redentor (Chile-Argentina)	Estudios de mejoramiento institucional en coordinación con Argentina	Cooperación Técnica en gestión			0.8	Público	Chile/Argentina	Argentina no lo ha considerado entre sus proyectos	IIRSA. 1ra. Generación	Comité Binacional Chile/Argentina	MERCOSUR-Chile

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
COLOMBIA

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financ.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
COLOMBIA	CO-01-TR	Corredor de Integración Caracas - Bogota - Quito	Eje Vial Bogotá - Arauca - Tame - Villavicencio - Bogota - Neiva - Mocoa - Santa Ana - Puente San Miguel	Mejoramiento, pavimentación y rehabilitación de 34 km (La Cabuya Hato Corozal) y 100 Km (Santa Ana Puente San Miguel)	Actualización de estudio preliminar efectuado en 1978		0.6	75.0	Publico/Privado	Venezuela - Colombia - Ecuador	Cuenta con Documento Compes de Enero 2002 y tiene espacio fiscal para 2003-2004. Requiere estudios para el tramo Santa Ana San Miguel y Hato Corozal - La Cabuya. Requiere mayor definicion de la contrapartida	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte	Eje Andino
COLOMBIA	CO-02-TR	Corredor Bogota - Buenaventura	Eje Vial entre Bogota y el Puerto de Buenaventura	Mejoramiento y rehabilitación del corredor existente, con construccion de segundas calzadas y tuneles	Diseños de Inyenieria de 1998, 1999, 2000. Estudio de Demanda y Economico 2000. Estructuracion financiera en proceso			300.0	Concesión	Colombia - Salida al Pacífico	El alcance tecnico y financiero definitivo se encuentra en proceso de estudio por una Banca de Inversion.	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte	Eje Andino
Proyectos de Segunda Generación														
COLOMBIA	CO-05-TR	Corredor Vial Popayán - Pasto - Rumichaca	Conexión Vial Ecuador - Colombia carretera Panamericana	Mejoramiento, rehabilitación, construcción de variantes y túneles.	Estudios de ingeniería 1998, requiere estudios para la rehabilitacion de Popayan Pasto	0.3	0.5	150.0	Publico/Privado	Colombia - Ecuador	El alcance tecnico y financiero definitivo se debe analizar en funcion de la demanda.	IIRSA. 2da. Generación		
COLOMBIA	CO-06-TR	Corredor Vial Popayán - Pasto - Mocoa	Conecta la interconexion con Ecuador por Rumichaca con la Interconexion con Ecuador por San Miguel y provee una conexión hacia el Rio Putumayo	Pavimentacion, mejoramiento de especificaciones, en especial el alineamiento horizontal con la construcción de variantes en tramos con radios de giro menores a 10m y pendientes de 12.5%	Se cuenta con financiacion parcial para realizar los estudios de ingenieria de las variantes Santiago El Encano y San Francisco Mocoa		1.0	70.2	Público	Colombia - Ecuador	Plantea una conexión entre las dos vias de interconexion frotneriza con Ecuador.	IIRSA. 2da. Generación		
Proyectos Nacionales No Vinculados a IIRSA														
COLOMBIA	CO-03-TR	Belen - Socha - Sacama - La Cabuya	Conexión del Departamento de Boyaca con el Corredor de Integración Caracas - Bogotá - Quito	Mejoramiento de carretera de penetracion. Se tiene programado intervención en Socha Sacama	Diseños de Ingeniería de la Gobernación de Boyaca que requieren actualización.		0.4	76.0	Publico	Colombia	Es una via de especificaciones de camino veredal en la actualidad y no es muy claro su impacto como proyecto de integración			

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
ECUADOR

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financ.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						Pre-Inv.	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
Proyectos de Primera Generación	EC-01-TR	Rumichaca - Tulcan - Ibarra - Otavalo - Cayambe - Santa Rosa de Cusubam,ba - Aloag - Ambato - Riobamba -Zhu - Boliche - Puerto Inca - Machala - Arenillas -Zapotillo - Lamamor	Eje Andino, correspondiente a la vioa E35 entre Rumichaca en la frontera con Colombia hasta Riombamba y la via E25 entre Machala y Lalamaor	Ampliacion de capacidad y nivel de servicio en 340km (Rumichaca - Aloag), construccion de un intercambiador de dos carriles en Aloag, ampliación a dos carriles en 154 km (Aloag - Riobamba) , rehabilitacion de carpeta y mejoramiento en 305 km (Riobamba- A	Requiere estudios definitivos para la mayora de las ampliaciones, y ampliaciones a dos carriles requieren estudio definitivo. Cuenta con estudios de ingenieria para el intercambiador de Aloag, la ampliación a dos carriles Aloag Lacatunga y estudios de ing	-	7.23	111.	Público /Privado Concesión	Colombia - Ecuador - Peru	De los 800 km a que hacen parte del corredor, 368 km corresponden a la concesion PANAVIAL y 145 corresponden a la concesion DHM. En estos mismos tramos se proponen ampliaciones no contempladas en los contratos de concesión. Se debe revisar la demanda esti	IIRSA - 2da. Generación, algunos tramos factibles de ser 1ra. generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino
ECUADOR	EC-07-TR	Eje Vial No 1 Guayaquil - Naranjal - El Guabo - Machala - Arenillas - Huaquillas	Corresponde al Eje Vial No 1 de Integracion fronteriza con Peru	Rehabilitación del pavimento, caracterizacion ambiental, construccion de obras de drenaje, puentes y señalizacionen 79 km de via	Cuenta con estudios de ingeniera de Abril 2001	-	.	*	Público	Ecuador - Perú	Se requiere priorizar los pasos de frontera	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino
ECUADOR	EC-08-TR	Eje Vial No 2 Arenillas - Alamar - Pindal -Zapotillas - Lalamaor	Corresponde al Eje Vial No 2 de Integracion fronteriza con Peru	Rehabilitación del pavimento, caracterizacion ambiental, construccion de obras de drenaje, puentes y señalizacionen 166 km de via	Cuenta con estudios de ingeniera y ambiental en recepcion provisional			*	Público	Ecuador - Perú	Se requiere priorizar los pasos de frontera	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino
ECUADOR	EC-09-TR	Eje Vial No 3 Loja Catamayo - Catacecoba - Macara	Corresponde al Eje Vial No 3 de Integracion fronteriza con Peru	Rehabilitación del pavimento, caracterizacion ambiental, construccion de obras de drenaje, puentes y señalizacionen 171.87 km de via	Cuenta con estudios de ingeniera y ambiental en recepcion provisional			*	Público	Ecuador - Perú	Se requiere priorizar los pasos de frontera	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino
ECUADOR	EC-10-TR	Eje Vial No 4. Loja - Vilcabamba - Yanguana -Zumba - La Balsa	Corresponde al Eje Vial No 4 de Integracion fronteriza con Peru	Rehabilitación del pavimento, caracterizacion ambiental, construccion de obras de drenaje, puentes y señalizacionen 93.28 km de via	Cuenta con estudios de ingeniera y ambiental en recepcion provisional			34.96	Público	Ecuador - Perú	Se requiere priorizar los pasos de frontera	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino
ECUADOR	EC-11-TR	Eje Vial No 5. Puerto Bolivar - Pasaje - Cuenca - Paute - Mendez - Yaupi - Pto Morona	Corresponde al Eje Vial No 5 de Integracion fronteriza con Peru	Rehabilitación del pavimento, caracterizacion ambiental, construccion de obras de drenaje, puentes y señalizacionen 154 m de via	Estudios de ingenieria definitivos en proceso de conttratacion				Público	Ecuador - Perú	Se requiere priorizar los pasos de frontera	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	Eje Andino

** Se requiere acordar con Perú uno de los cinco pasos de Frontera para definir un Proyecto de Primera Generación. Aquí se listan todos, pero solo se incluye el monto de inversión para el número 4.*

Proyectos de Segunda Generación														
ECUADOR	EC-05-TR	Transversal Central E-30	Conexión del centro del pais entre Puyo y Manta, pasando por Lacatunga, Eje Vial E-30	Mejoramiento y rehabilitación de obras en 48 tramos del corredor E-30, con una longitud de 720 kmmuchos de ellos menores a 5 km.	Requiere estudios de ingenieria definitiva para todos los tramos	-	27.5	.	Público	Ecuador	Es importante aclara la interrelacion de cada uno de los 48 tramos que se proponen dentro del corredor	IIRSA - 2da. Generación		
ECUADOR	EC-06-TR	Transversal Norte E-20	Conexión del norte del pais entre el puerto de Esmeraldas en el Pacifio y Santo Domingo de los Colorados y Franciso de Orellana en el Oriente del pais	Mejoramiento y rehabilitacion en 483 km de via, incluyendo paso lateral Tandapi - Santo Domingo, cambio de ancho de calzada en Santo Domingo y construcion de bypass Aloag Santo Domingo	Requiere estudios de ingenieria definitiva en casi todos los tramos. Cuenta con estudios para la ampliacion de Tandapi - Santo Domingo	-	11.07	70.	Público	Ecuador	El tramo Aloag Tandapi se encuentra a cargo de HCP de Pichincha	IIRSA - 2da. Generación		
ECUADOR	EC-02-TR	Tramo Alterno: Aloag - Santo Domingo, - Quevedo - Babahoyo - Boliche	Eje Andino, corersponde al tramo norte de la via E25 que proporciona una conexión alterna a Machala sin pasar por Riobamba	Obras de ampliación, reconstrucción y mejoramiento en 370 km de red vial y construcción de una vía perimetral de Quevedo	Requiere estudios de ingenieria definitiva para todos los tramos	-	4.25	192.	Publico /Privado, Concesion	Ecuador	De los 370 km de ampliación propuestos, 104.6 están a cargo de MCHP de Pichincha. Es conveniente analizar la alternativas en terminos economicos	IIRSA - 2da. Generación		
Proyectos Nacionales No Vinculados a IIRSA														
ECUADOR	EC-04-TR	Interoceanica Norte E-10 Tramo Ibarra - San Lorenzo	Eje vial transversal fronterizo norte, correspondiente a la via E-10	Mejoramiento y colocacion de carpeta asfaltica en 151.8 km de via	Cuenta con estudios de ingenieria y se encuentra en 75% de ejcucion	-		25.	Público	Ecuador	Se requiere aclarar cuales son las necesidades de financiamiento de un proyecto en ejecucion.	Proyecto nacional no vinculado a IIRSA		
ECUADOR	EC-03-TR	Enlace entre Eje Andino y Alternativo de Eje Andino: San Domingo de los Colorados - Los Bancos - Guayllabamba - Cayambe.	Forma parte del tramo E-25	Obras de ampliación, reconstrucción y mejoramiento en 215 km de red vial	Requiere estudios de ingenieria definitiva para todos lo tramos	-	2.	69.98	Publico	Ecuador	De los 215km de ampliación propuestos, 95.82 están a cargo de MCHP de Pichincha.	Proyecto nacional no vinculado a IIRSA		

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
PARAGUAY

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
PARAGUAY	PR-04-TR	Carretera Mcal. Estigarribia - Estancia La Patria - Infante Rivarola	Región Occidental	Construcción de carretera de aprox. 180 km	En proceso de licitación			90.0	Público	Paraguay/Bolivia	Financiado por BID (1278/OC-PR) y CAF	IIRSA. 1ra. Generación	MOPC	Interoceánico
PARAGUAY	PR-05-TR	Nuevo Puente Internacional Ciudad del Este (Paraguay) - Foz de Iguazú (Brasil)	Frontera Paraguay/Brasil	Construcción de nuevo puente sobre Rio Paraná	Estudios concluidos				Concesión	Paraguay/Brasil	Debería replantearse solo como puente vial	IIRSA. 1ra. Generación	MOPC	MERCOSUR-Chile

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
PERU

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financ.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
PERU	PE-01-TR	Carretera Taparopoto - Juanji*	Localizada en la Marginal de la Selva Norte, Ruta 05N, que hace parte del circuito vial norte	Pavimentación, construcción de bermas, drenaje,mitigación de impactos ambientales(140 km)	Estudio de ingeniería definitiva con un 85% de ejecución			78.8	Público	Perú - Ecuador	Se determino ser un proyecto prioritario, con el alcance de Tingo Maria - Tarapoto	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Andino
PERU	PE-13-TR	CEBAF de Desaguadero	Centro de atención fronteriza binacional entre Bolivia y Peru	Construcción de un CEBAF en Desaguadero	Estudio de ingeniería en elaboración				Público	Perú - Bolivia	Hace falta recibir información adicional.	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Andino
PERU	PE-16-TR	Chamaya - Jaen - San Ignacio Tramo II	Localizada en la ruta transversal 4, en el Norte del país 4A, 4B y 4C. Hace parte del Eje Vial 4 de Integración con Ecuador	Rehabilitación, recuperación de carpeta asfaltica, cambio de alienamiento en sectores críticos en 51.9 km	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Diciembre 2000)			24.3	Público	Perú - Ecuador	Hace parte del Eje Vial No. 4 de conexión con Ecuador. Considerada prioridad de mediano plazo	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Andino
PERU	PE-17-TR	Chamaya - Jaen - San Ignacio Tramo III	Localizada en la ruta transversal 4, en el Norte del país 4A, 4B y 4C. Hace parte del Eje Vial 4 de Integración con Ecuador	Pavimentación de 25.4 km y rehabilitación del afirmado en 47.8 km y construcción de la vía de evitamento de Trujillo	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Diciembre 2000)			27.5	Público	Perú - Ecuador	Hace parte del Eje Vial No. 4 de conexión con Ecuador. Considerada prioridad de mediano plazo	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Andino
PERU	PE-14-TR	CEBAF de Aguas Verdes	Centro de atención fronteriza binacional entre Ecuador y Peru	Construcción de un CEBAF en Aguas Verdes					Público	Peru - Ecuador	Hace falta recibir información adicional.	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Andino
PERU	PE-02-TR	Carretera Tarapoto Yurimaguas*	Complementa la via Tingo Maria Tarapoto, conectando la marginal de la Selva con el eje del Amazonas a traves de una conexión intermodal que mejora el acceso vial al puerto fluvial de Yurimaguas	Pav imentacion y mejoramiento de la geometria, mejoramiento de la transitabilidad y mitigacion de impactos ambientales en 134 km de via.	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Enero 2002)			108.6	Público	Eje del Amazonas, conexión entre el centro del Peru y el puerto de Iquitos a través de un corredor multimodal.	El gobierno peruano manifesto la necesidad de realizar este proyecto en el corto plazo. Sin embargo, el estudio definitivo requiere ser revisado por la problemática ambietal del tramo.	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Multimodal del Amazonas
PERU	PE-04-TR	Carretera Tingo Maria - Juanji*	Conecta la marginal de la Selva con el terminal fluvial de Yurimaguas	Mejoramiento del afirmado	Estudio de ingeniería en elaboración			45.0	Público	Eje del Amazonas, conexión entre el centro del Peru y el puerto de Iquitos a través de un corredor multimodal.	El gobierno peruano manifesto la necesidad de realizar este proyecto en el corto plazo. Esta pendiente la entrega de información adicional.	IIRSA. 1ra. Generación	Ministerio de Transporte, Telecomunicaciones, Vivienda y Construcción	Eje Multimodal del Amazonas
Proyectos de Segunda Generación														
PERU	PE-05-TR	Trujillo - Reque, Lambayeque - Dv. Olmos - Piura	Trujillo - Reque hace parte de la Ruta 10 Salaverry - Trujillo - Shorey y Lambayeque Dv. Olmos Piura hace parte de la Panamericana Norte 01B	Rehabilitación y mejoramiento en 438 km de carretera, restitución del trazo, diseño de rasantes, y elevación de la rasante actual.	Cuenta con diseño de ingenería definitivo			116.7	Concesión	Carretera Panamericana, conexión con Ecuador	Originalmente era la red No. 2 de Concesion (el tramo Lambayeque Dv. Olmos Piura). Y la Red No. 3 Trujillo Lambayeque. Programadas para concesion en 2003	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-06-TR	Evitamento de Trujillo	Localizado en la Panamericana Norte, ruta 1N	Construción de una vía de 3.874 m que empalma con la vía Panamericana y con la vía de evitamento actual, dandole continuidad al sistema.	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (1999)			11.7	Concesión	Carretera Panamericana, conexión con Ecuador	Contemplada dentro de la concesion de la Red Vial No. 3. Programada para concesion en 2003.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-O7-TR	Los Organos - Aguas Verdes	Localizado en la Panamericana Norte, ruta 1A, comprende el paso de integración fronteriza 1 con Ecuador	Mejoramiento de obras de drenaje, recapeo, reconstrucción de pavimento y protección de taludes en 140 km	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Febrero 2001)			16.9	Concesión	Carretera Panamericana, conexión con Ecuador	Originalmente era la red No. 1 de Concesion (Piura Sulliana y Sulliana Aguas Verdes). Programada para realizarse por concesion en 2003.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-08-TR	Carretera Suliana - Talara - Los Organos	Localizada en la Panamericana Norte, Ruta 001A	Rehabilitación, reforzamiento del pavimento existente, algunas modificaciones en la geometría en 130 km'	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Marzo 2001)			15.6	Concesion	Perú - Ecuador	Eje No 1 del Convenio de Integracion con Ecuador. Tiene uno de los peajes con mayor indice diario de movilizacion (5.000) Parte de la Red # 1 para concesión en 2003	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-09-TR	Carretera Piura - Paita	Hace parte de la ruta transversal 2, Paita - Piura - Huancabamba	Mejoramiento y rehabitación de 59 km de vía afectada por el fenómeno del Niño	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Abril 2001)			15.3	Concesión	Mejoramiento de Panamericana Norte y Accesos	Contemplada dentro de la concesion de la Red Vial No. 3. Programada para concesion en 2003.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-10-TR	Carretera Juliaca Desaguadero	Es la principal via de conexiion con Bolivia, uniendo la ciudad de Puno con el paso fronterizo de Desaguadero	Reforzamiento del concreto aslfaltico, mejoras en drenaje, consruccion de cunetas y reparacion de puentes en 189 km de via	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (1998)			31.0	Concesión	Peru - Bolivia	Originalmente era la red No. 1 de Concesion (Piura Sulliana y Sulliana Aguas Verdes). Programada para realizarse por concesion en 2003.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-11-TR	Carretera Lambayeque - Dv. Bayovar - Piura	Hace parte de la Panamericana Norte y sus accesos	Mejoramiento, rehabilitación, construcción de obras de drenaje en 192 km de carretera	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Febrero 2001)			42.6	Concesión	Conexión entre Tarapoto y Olmos	Hace parte de la Red Vial No. 2, programada para realizarse por concesion y salir a licitacón en 2003. Los aportes piblicos se definiran de acuerdo a los resultados del estudio de demanda.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-12-TR	Carretera Casma - Trujillo	Hace parte de la Carretera Panamericana Norte y sus accesos	Mejoramiento de sistemas de drenaje, reconstrucción de pavimento, mejoramento de trazado, construcción de variantes en 187 km de via.	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Abril 2001)			20.0	Público	Mejoramiento de Panamericana Norte y Accesos	Hace parte de la Red Vial No. , programada para realizarse por concesion y salir a licitacón en 2003. Los aportes piblicos se definiran de acuerdo a los resultados del estudio de demanda.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-20-TR	Carretera El Reposo Saramiriza	Hace parte del eje de integración fronteriza con Ecuador No. 4, conectando el Norte del Peru con el puerto fluvial de Saramiriza.	Mejoramiento y rehabitación de 59 km de vía afectada por el fenómeno del Niño	Estudio de Ingeniería en licitación	3.0		242.4	Público	Peru - Ecuador	El gobierno peruano ha manifestado la prioridad de realizar este proyecto. Existen dos alternativas de trazado.	IIRSA. 2da. Generación		
PERU	PE-21-TR	Corredor Iñapari - Puero Marítimo	Integración entre la frontera con Brasil en Iñapari y los puertos Maritimos del Pacifico	Mejoramiento del acceso vial entre Iñapari y los puertos del Pacífico	Estudio de factibilidad y análisis de alternativas en licitación				Público	Peru- Brasil	Hace falta que el estudio de factibilidad indique a mejor alternativa	IIRSA. 2da. Generación		
Proyectos Nacionales No vinculados a IIRSA														
PERU	PE-18-TR	Carretera Naranjitos Corontochaca	Localizada en la ruta 8A, brindando conexión entre Tarapoto y Olmos	Rehabilitación y reconstrucción de 40 kms, construcción y reconstrucción de obras de drenaje y obras de defensa y estabilidad.	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Julio 2001)			19.6	Público	Conexión entre Tarapoto y Olmos	Hace falta informacion que lo justifique como un proyecto de integración. Considerada prioridad de mediano plazo			
PERU	PE-19-TR	Carretera Olmos - Corral Quemado Tramo II	Hace parte del corredor transversal nororiental, Ruta 4	Reconstrucción de pavimento, aplicación de carpeta asfáltica, señalización, drenaje en 61 kms de via	Cuenta con diseño de ingenería definitivo (Junio 1999)			14.4	Público	Conexión entre Tarapoto y Olmos	Completa una via transversal de conexión entre la carretera Panamericana y la Troncal de la Selva. Considerada prioridad de mediano plazo.			
PERU	PE-15-TR	Carretera Sicuani - El Descanso Yauri	Localizada en la Ruta 28, Arequipa - tintaya - Combapata, ofreciendo una alternativa mas corta de conexión entre Cusco y Arequipa	Mejoramiento y pavimentación de 84 km de carretera actualmente en afirmado.	Cuenta con estudio de ingeniería definitivo		0.0	34.0	Publico	Peru	Hace falta justificar el impacto de integración			

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
URUGUAY

PAIS	Ficha N°	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						st.Pre-In	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
URUGUAY	UR-01-TR	Segundo puente sobre el Río Yaguarón	Eje vial Yaguarón (Uruguay) - Río Branco (Brasil)	Construcción de nuevo puente y accesos y rehabilitación del puente actual	Bases de concesión en preparación	1.0			Concesión binacional	Uruguay/Brasil	Acuerdo Uruguay/Brasil (Nov. 2000)	IIRSA - 1ra. Generación	Comisión Mixta Uruguayo-Brasilera	MERCOSUR-Chile
URUGUAY	UR-02-TR	Eje Vial del Cono Sur	Red Vial Principal de Uruguay	Rehabilitación y mejoramiento de tramos de las Rutas 1, 8, 11, 17 y 26	Estudios en preparación				Público	Uruguay	Préstamo del BID en gestión (UR-0135)	IIRSA - 1ra. Generación	Dirección Nacional de Vialidad del MTOP	MERCOSUR-Chile
PROYECTOS CON FINANCIAMIENTO														
URUGUAY	UR-02-TR	Eje Vial del Cono Sur	Red Vial Principal de Uruguay	Rehabilitación y mejoramiento de tramos de las Rutas 1, 8, 11, 17 y 26	Préstamo del BID en gestión (UR-0135)	n.d								

CLASIFICACION DE PROYECTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS PARA SER INCLUIDOS EN LA INICIATIVA IIRSA
VENEZUELA

PAIS	Ficha Nº	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (US$ Millones)			Modo de Financmto.	Paises Involucrados	Comentarios	Clasificación	Entidad Responsable	EJE
						Est.Pre-Inv.	Diseños	Obras						
Proyectos de Primera Generación														
VENEZUELA	VE-02-TR	Autopista Romulo Betancourt - Oriente - Tramo Caucagua - Cumana	Construcción de un sistema vial expreso entre Caracas y Cumaná	Construccion de 115 km de autopista	Requiere estudio de factibilidad y estudios de diseño en algunos tramos. Algunos tramos cuentan con estudios definitivos.	-	-	0.0	Publico /Privado, Concesion	Venezuela	Requiere clarificar el estado de la via existente, cuales tramos cuentan con diseño y cuales requieren rehabilitación.	IIRSA - 1ra. Generación	Ministerio de Infraestructura	Eje Andino
Proyectos de Segunda Generación														
VENEZUELA	VE-01-TR	Carrtera Tumeremo - Bochinche - Cinco Estrellas	Conexión Vial entre el Estado de Bolivar en Venezuela y Georgetown en Guyana	Construcción de una nueva vía.	Requiere estudio de viabilidad para determinar el trazado.	1.0	5.0	170.0	Público	Venezuela - Guyana	Se requiere analizar la viabilidad técnica, económica y ambiental de la alternativa. Fue considerado prioritario p las autoridades Venezolanas.	IIRSA. 2da. Generación		Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam
VENEZUELA	VE-14-TR	CEBAF de Paraguachón	Frontera entre Colombia y Venezuela por Paraguachón	Construcción de un CEBAF en Paraguachón con infraestructura de desarrollo integral urbano.	Cuenta con estudio de factibilidad en curso.			81.4	Público	Venezuela - Orinoco - Plata	Hace falta infomación	IIRSA. 2da. Generación		Eje Andino
Proyectos Nacionales No vinculados a IIRSA														
VENEZUELA	VE-O8-TR	Autopista Caracas - Los Teques Tramo Tazón Los Teques	Conexión entre Caracas y la Autopista del Centro, proveyendo una vía alterna para llegar a Mirandina.	Construcción de una vía expresa de 20 km.	Requiere estudio de viabilidad	0.2		500.0	Publico /Privado, Concesion	Venezuela	Requiere mas informacion que permita justificarla como proyecto IIRSA			

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF

Bolivia
Colombia
Ecuador
Perú
Venezuela

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF
BOLIVIA

Código	País - Proyecto	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Objetivos	Situación Actual
BOL 1	**Carretera Pazña-Challapata-Tarapaya**	95.60	Tramo Pazña - Challapata en actual ejecución. Tramo Challapata - Tarapaya 18kms. parte de la Carretera Panamericana Desaguadero-Bermejo requiere financiamiento para construcción.	Forma parte del Corredor Oeste - Sur atravesando las localidades de Desaguadero La Paz Oruro - Potosí Tarija - Bermejo constituyéndose en uno de los principales corredores como medio de vinculación de cuatro (4) Departamentos del país y de integración con tres (3) Países vecinos Perú, Chile y Argentina, accediendo para su comercio exterior a los puertos marítimos de Ilo en el Perú y Arica en Chile.	El estado actual de la Carretera Pazña - Challapata - Tarapaya es el siguiente: Tramo Pazña - Challapata.- Con una longitud de 39 Km se ejecutan trabajos de mejoramiento y pavimentación con financiamiento del Banco Mundial. Acusando un avance de 25% aproximadamente. Tramo Challapata - Ventilla.- Con una longitud de 94 Km, se espera la orden de proceder para iniciar los trabajos de construcción y pavimentación con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento. Tramo Ventilla Tarapaya.- Con una longitud de 87 Km y superficie de rodamiento de grava, actualmente se han concluido los estudios de factibilidad económica e impacto ambiental y optimización del diseño final, con financiamiento del BID. Se estima que las obras de construcción se iniciarán en julio. Se cuenta con el compromiso del BID para Financiar las obras de construcción
BOL 4	**La Paz -Trinidad -Yúcumo - San Borja -Trinidad**	102.3	Tramo de 276 km. con Estudios concluidos. Requiere financia miento para construcción y pavimentación.	Esta carretera reviste una gran importancia como un medio de integración nacional e internacional al incorporar, por una parte, las regiones agrícolas de los llanos de Moxos en la parte central del país con la región andina occidental, permitiendo asimismo la vinculación internacional con los puertos de Ilo y Aric Por otra parte en Trinidad las carreteras acceden al eje fluvial navegable Ichilo Mamoré.	**Tramo La Paz - Cotapata.- Con una longitud de 48 Km y ancho de plataforma de 9.00 mts. las obras de recapamiento han sido concluidas. Tramo Cotapata Santa Bárbara.- Con una longitud de 49 Km se ejecuta su construcción con superficie de rodadura a nivel de grava, tiene un avance actual del 60% estimándose su conclusión hasta el año 2000. Requiriéndose un monto adicional de US$ 13.000.000 para la construcción de un túnel. Tramo Santa Bárbara - Quiquibey.- Con una longitud de 183 Km con superficie de grava, actualmente se ejecutan los estudios de factibilidad económica, impacto ambiental y diseño final a cargo de la Prefectura del Departamento de La Paz. Se tiene el compromiso del BID para el financiamiento del sub-tramo Santa Bárbara - Bella Vista con una longitud de 118 Km por un monto aproximado de US$ 70.000.000.estimándose que la construcción podría iniciarse en la gestión 2000. Tramo Quiquibey - Yucumo.- Con una longitud de 41 Km en condiciones de deterioro, de los que 18 Km están pavimentados y 23 km. tienen superficie de grava. Tramo Yucumo - San Borja - Trinidad.- Este tramo tiene una longitud de 276 Km, de los cuales Yucumo - San Borja de 48 Km y San Borj**
BOL 5	**Carretera Potosí - Tarija**	205.00	Carretera de 354 km. es parte de las carreteras Panamericana y Los Libertadores. Requiere financiamiento para construcción y pavimentacion	Forma parte del Corredor oeste - sur, cuyas características fueron descritas en el Bol I).	
BOL 6	**Carretera Tarija - Bermejo - Padcaya -Desemboque**	64.00	Tramo de la Panamericana del Corredor Desaguadero Bermejo que interconecta Perú-Argentina de 77 kms., requiere financiamiento para la construcción y pavimentación	Forma parte asimismo del corredor oeste - sur, cuyas características e importancia fueron descritas brevemente en el Bol I)	
BOL 7	**Carretera Potosí - Villazon –Cuchu Ingenio - Villazon**	80.00	Tramo de 323 kms. conecta con la República de Argentina, requiere financiamiento para construcción y pavimentación.		
BOL 8	**La Paz - Guayaramerin**	543.00	Corredor de 905 kms. conecta con la República de Brasil y los puertos de Matarani, Ilo y Arica para Estudios y construcción, conformado por seis tramos que requieren financiamiento.	Esta carretera forma parte del Corredor oeste-norte cuya importancia a nivel nacional e internacional fue descrita en el Bol 4) desde La Paz hasta Yucumo, o sea donde se bifurca el ramal hacia Trinidad descrito en el referido Bol 4) y, por otra parte se tiene la carretera que se dirige hacia el norte en la frontera con Brasil: Yucumo - Guayaramerín, cuya importancia se destaca no solamente por formar parte del corredor oeste - norte, sino que en el área de influencia de estas vías se vislumbran grandes beneficios potenciales por el desarrollo intensivo de la ganadería y otros recursos naturales que han sido restringidos hasta ah por la falta de conexiones viales adecuadas.	

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF
COLOMBIA

Código	País - Proyecto	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Objetivos
COL 1	**Carretera Tapón del Darién, Sector Guapa-Loma Las Aisladas Palo de Letras (incluye el Puente sobre el Río Atrato)**	142.10	Rectificación de 2.8 kms. construcción de 49.8 kms. y un puente de 1,300 mts. (Vinculación Panamá y Centro América). Existe convenio con EE. UU. para su financiamiento.	Representa la conexión terrestre de los sistemas viales de todas las Américas. La conclusión de la Panamericana en el Tapón de Darién proporcionará a los países miembros de la Comunidad Andina una real apertura a mercados con los que sólo limitadamente han tenido intercambio.
COL 2	**Carretera Bolivariana Marginal de la Selva**	319.90	Comunica Venezuela con el Ecuador, a través de territorio de Colombia, integrando desde luego este país y permitiendo la extensión de la vía hacia el sur, a los dos países andinos restantes, Perú y Bolivia. Comunica todos los países andinos, utilizando áreas que con el tiempo se han convertido en estratégicas para el desarrollo y la integración. Se prevé necesidad de crédito internacional.	Comunica Venezuela con el Ecuador, a través de territorio de Colombia, integrando desde luego este país y permitiendo la extensión de la vía hacia el sur, a los dos países andinos restantes, Perú y Bolivia. Comunica todos los países andinos, utilizando áreas que con el tiempo se han convertido en estratégicas para el desarrollo y la integración. Se prevé necesidad de crédito internacional.
	2.1 Puente Internacional río San Miguel Villagarzón (140 kms.)	160	La longitud del tramo se calcula en aproximadamente 151 Kms. El tramo pertenece a la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva y corresponde en la actualidad a una carretera en afirmado que requiere estudios completos, incluyendo la rectificación y aprovechamiento de la vía existente. Se prevé la construcción de sendos puentes sobre los ríos Guamués y Putumayo.	Esta obra permitirá el empalme de la Marginal de la Selva entre el Ecuador y Colombia, con miras a facilitar su terminación en éste último país y su empate con Venezuela. El potencial económico comparativamente bajo de esta zona proviene parcialmente de su posición geográfica en la frontera sur de Colombia, muy alejada de los centros de consumo, comerciales e industriales del país. Sin embargo, se espera que con la ejecución de este proyecto, podría presentarse una emigración desde distintas regiones del país y especialmente de Nariño. Coadyudará al desarrollo de la agricultura y ganadería de la zona.
	2.2 Construcción Villagarzón - San José de Fragua.	121	El tramo pertenece también a la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva. La longitud total es de aproximadamente 150 Kms. Se divide en dos trayectos: el primero desde su origen hasta San José de Fragua, ruta de afirmado, atravesando poco antes de esta localidad el río Caquetá, con una longitud de 92 Kms.; el segundo desde San José de Fragua hasta Florencia, con una longitud de 58 Kms, pavimentado a reparar y rehabilitar.	Este sector viene a ser parte del empalme de la Marginal de la Selva y permitirá el flujo vehicular con certeza. La región tiene inmensas posibilidades de desarrollo agropecuario y la construcción de este sector la acerca a los centros de consumo.
	2.3 La Mina (San Vicente del Caguan) San José de Guaviare - Granada (400 kms.)	380	Pertenece a la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva. La longitud del tramo de La Mina a San José del Guaviare (Puerto Arturo) es de 200 Kms. y discurre por la topografía plana. El segundo tramo tiene una longitud aproximada de 209 Kms.	Es un eslabón de la carretera Marginal de la Selva y como tal tiene un gran interés integracionista y representa para las regiones que atraviesa, posibilidades enormes de acceso para mejorar el mercado. Esta carretera es crucial para el proceso de paz que se ha iniciado en Colombia, pues representa una avanzada sobre áreas de enorme influencia guerrillera.
	2.4 Saravena - Nuevo Pte. Internacional sobre el Alto Arauca	49 (13.25 corresponden a Colombia)	Situado en el extremo norte de la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva. El puente conectará los dos sistemas viales más importantes del pie de monte andino de Colombia y Venezuela. El puente tendría una luz estimada de 500 mts. y los accesos serían del orden de los 45 Kms., en el estado de Apure y de 12 Kms., en el departamento de Arauca. Es el segundo puente de toda la Orinoquia colombo - venezolana.	Con esta obra se logra definir un nuevo corredor entre las capitales de Colombia y Venezuela, el más corto de todos, lo cual tendría un enorme significado político y económico; además permitiría conectar en un futuro a Venezuela y Ecuador, a través de Colombia, con una vía rápida, circunstancia francamente favorable para el desarrollo del comercio entre los países andinos. Las áreas de influencia del corredor tienen un evidente potencial agropecuario y agroindustrial. Da continuidad a la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva.
COL 3	**Carretera la Espriella - Mataje**	9.65	Construcción de 14 kms. de vía un puente sobre el río Mira de 179 kms, un puente sobre el río Pusbi de 90 mts. y un puente internacional sobre el río Mataje de 60 mts. Forma parte del corredor Tumaco - Esmeraldas que une los dos importantes puertos de Tumaco (Colombia) y Esmeraldas (Ecuador), ambos sobre el Océano Pacífico. Proyecto con financiamiento Nacional.	Con este proyecto se facilita la apertura económica y social del área del Pacífico de Colombia y Ecuador, permitiendo una nueva comunicación de sus respectivos sistemas viales.
COL 4	**Carretera Cúcuta - San Faustino (Puente sobre el río La China)**	13	Los costos serán cubiertos con recursos propios. El Proyecto comprende los estudios y construcción del puente (25 mts) y de sus accesos de 700 mts. (50% de su costo).	Completará el corredor Cúcuta - Maracaibo, una vez construida la carretera existente Cúcuta - San Faustino, en Norte de Santander, a través de la construcción del puente internacional de 25 metros de luz y de un tramo de carretera de 15 km. que conectará, cerca de La Fría, con la carretera que conduce a Maracaibo. Esta apertura consolidará también un nuevo corredor entre Cúcuta y Caracas. Por esta vía circulan una buena cantidad, de productos mineros, agrícolas e industriales de los dos países. Comunica dos áreas eminentemente agropecuarias como son los valles de los ríos Zulia/Pamplonita/Táchira con el del Catatumbo, lo que podría desembocar en el establecimiento de nuevas agroindustrias y cultivos de productos de exportación.
COL 6	**Puente de Tienditas**		Con esta obra se logra disminuir la vulnerabilidad existente hoy por la restricción de carga que tienen los puentes Francisco de Paula Santander y Simón Bolívar para la integración de los países y proporcionar mejores vías de comunicación con el fin de fomentar el comercio exterior.	Situado entre los puentes Francisco de Paula Santander y Simón Bolívar, al oriente de Cúcuta sobre el río Táchira, frontera de los dos países. Dichos puentes presentan un volumen de entre 20.000 y 13.000 veh/día, además de problemas en las aduanas y de exceso de carga. Se comunicaría en la parte de Colombia con el anillo vial oriental de Cúcuta y en la de Venezuela, mediante una carretera que enlaza a la actual vía San Antonio - Ureña y en el futuro a la autopista San Cristóbal - Rubio - San Antonio - Ureña. El puente de Tienditas conectará los sistemas viales de Colombia y Venezuela y proporcionará un nuevo enlace a las vías que confluyen a la zona: por parte de Colombia, la nueva carretera en construcción Cúcuta - Bucaramanga y por parte de Venezuela, la autopista que se adelanta entre San Cristóbal y San Antonio del Táchira, la cual se prolongará hasta Ureña.
COL 8	**Carretera Cúcuta - Bucaramanga**	200	El proyecto comprende la construcción y pavimentación de un trayecto de 154 Kms. de carretera. La nueva ruta, llamada también del alto del Escorial permite traspasar la cordillera Oriental en la depresión de Guerrero, punto mucho más bajo que del Picacho, cruce de la carretera actual. Está ubicado al nororiente de Colombia.	Permitirá el enlace de la zona fronteriza colombo - venezolana del eje Cúcuta - San Cristóbal con el sistema vial nacional de Colombia. Redundará en el aumento del comercio entre los dos países. Unirá las dos ciudades más importantes del oriente colombiano, Cúcuta y Bucaramanga, las que intensificarán así sus relaciones económicas. Específicamente la vía reducirá el recorrido actual en dos horas de viaje y 40 Kms.

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF
ECUADOR

Código	Tramos	Proyecto	Longitud (Km)	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Situación Actual
ECU 1		**Carretera Catacocha - Macara. Pte. Internacional Límite con Perú**	95	21.2	Forma parte de la red Troncal de la Sierra, uno de los principales ejes de integración con el Perú	
	1	**Tramo uno: Catacocha-Pte. La Florida**	15	2.1	mejoramiento y pavimentación	Por efecto del fenómeno de El niño, se necesitarán U.S. $ 200.000 (9.41%) para la terminación de este proyecto
	2	**Tramo dos: Puente la Florida-Lucarqui**	31	6.2	mejoramiento y pavimentación	Por efecto del fenómeno de El Niño, se necesitarán U.S. $ 300.000 para la terminación de este proyecto
	3	**Tramo tres: Lucarqui-La Rama**	26	7.5	movimiento de tierras, mejoramiento, sub-base, base, imprimación, D.T.S.B. y construcción de alcantarillas	por la presencia del fenómeno del El Niño sufrieron un considerable retraso a más del deterioro de obras ya ejecutadas, con un desfinanciamiento de U.S. $ 1.000.000 (19,82%). Los trabajos tienen un porcentaje de avance del 91 %
	4	**Tramo cuatro: De la Rama a Macará**	23	5.4	desbroce, desbosque y limpieza, movimiento de tierras, excavación y relleno para estructuras menores, limpieza de derrumbes, transporte de sub-base y base, construcción de alcantarillas	El porcentaje de ejecución de los trabajos es del 32 %. Este proyecto se encuentra desfinanciado, por efecto del fenómeno de El Niño en un aproximado de U.S. $ 2.000.000 (24,80%)

Código	Tramos	Proyecto	Longitud (Km)	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Situación Actual
ECU 2		**Carretera Lumbaqui - Puerto El Carmen de Putumayo**	258	211.2	Forma parte de la carretera interoceánica Norte, constituyéndose en una vía de gran importancia, que además de vincular los centros de producción petrolera, conecta el territorio nacional en el extremo oeste con puertos del Pacífico y en el extremo este, a través de territorios colombiano, peruano y brasileño con puertos en el Atlántico	
	1	**Tramo uno: Lumbaqui - La Bonita**	75	89	movimiento de tierras, drenaje, pavimento, puentes y rubros de mitigación de impactos ambientales	este proyecto tiene un desfinanciamiento para terminar de aproximadamente U.S. $ 23.161.000.00
	2	**Tramo dos: Río Cuyabeno - Tupishca - Palma Roja**	53	54.6	movimiento de tierras, drenaje, pavimento y de mitigación de impactos ambientales	El porcentaje de avance financiero supera el 100 %, el proyecto tiene un desfinanciamiento aproximado de U.S. $ 10.074.000 (18,30%).
	3	**Tramo tres: Palma Roja - Puerto El Carmen de Putumayo**	26	22.1	movimiento de tierras, drenaje, pavimento y rubros para mitigación de impactos ambientales	El porcentaje de avance financiero supera el 100 %, el proyecto tiene un desfinanciamiento aproximado de U.S. $ 1.765.000 (7,98%).
	4	**Tramo cuatro: Río Cuyabeno - Lago Agrio**	104	45.5	mejoramiento y asfaltado, con costo estimado de U.S. $ 45.500.000	Actualmente su mantenimiento lo realiza el Cuerpo de Ingenieros del Ejército con contrato con Petroecuador

Código	Tramos	Proyecto	Longitud (Km)	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Situación Actual
ECU 3		**Carretera Esmeralda - Las Peñas - Mantaje**	342	183.4	Forma parte de la Marginal de la Costa, constituyéndose en uno de los principales corredores como medio de vinculación entre centros turísticos y puertos marítimos y de integración con la costa del Pacífico de Colombia	
	1	**Tramo uno: Las Peñas - Borbón**	24	18.3	se han realizado trabajos hasta D.T.S.B	Por efecto del fenómeno de El Niño se necesitarán aproximadamente U.S. $ 4.500.000 (24,62%) para la terminación de este proyecto
	2	**Tramo dos: Borbón - Maldonado - Mataje**	60	37.3		Por efecto del fenómeno de El Niño se necesitará aproximadamente U.S.$ 7.000.000 (18,77%) para la terminación de este proyecto, encontrándose al momento paralizado por falta de financiamiento
	3	**Tramo tres: Esmeraldas - San Mateo**	72	37	obras emergentes	El desfinanciamiento para terminar este proyecto es del (100%)
	4	**Tramo cuatro: Vainilla - Las Peñas**	6	s/d	se encuentra terminado a nivel de D.T.S.B	
	5	**Tramo cinco: Bilsa – San Gegorio - San José de Chamanga**	56	11.2	parte de la Marginal de la Costa	
	6	**Tramo seis: San José de Chamanga - Pedernales**	57	s/d	Actualmente se halla en construcción	su porcentaje de avance es del 63 %. Este proyecto y el anterior servirán para la integración de las provincias nororientales del País. No necesita financiamiento
	7	**Tramo siete: San Mateo - Puerto Cayo**	67	79.6	para su construcción fue dividido en tres tramos: San Mateo - Pacocha - San Lorenzo de 22,55 km., San Lorenzo - San José de 24,37 km. de longitud y San José - Puerto Cayo con una longitud de 19.82 km	En promedio el avance de los trabajos en los tramos es del 85 %. Por efecto del fenómeno de El Niño, para su terminación y obras adicionales se necesitarán U.S. $ 11.950.000

Código	Tramos	Proyecto	Longitud (Km)	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Situación Actual
ECU 4		**Carretera Puente San Miguel - Simon Bolivar**	73	s/d	Forma parte de la Troncal del Oriente; constituyéndose en el principal corredor de integración con Colombia en el sector nororiental del País, una vía que se uniría a la vía interoceánica y a los principales centros de producción petrolera en el Oriente Ecuatoriano	
	1	**Tramo uno: Puente San Miguel - Nueva Loja (Lago Agrio)**	25	s/d	mejoramiento y asfaltado	el Gobierno Ecuatoriano ha entregado la contraparte local en su totalidad, sin embargo, la entidad financiera ha informado que no puede cumplir con el convenio de crédito debido a la crisis económica internacional
	2	**Tramo dos: Km. 20 (Nueva Loja - Lumbaqui) -Simón Bolívar**	48	s/d	mejoramiento y asfaltado	la entidad financiera colombiana ha informado que no puede cumplir con el convenio de crédito

Código	Tramos	Proyecto	Longitud (Km)	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Situación Actual
ECU 5		**Carretera Troncal del Oriente**	1224.5	652.8	Denominada también como Marginal de la Selva, es el proyecto que promoverá la integración con las naciones vecinas en la parte oriental del Ecuador, al norte con Colombia y al Sur oriente con el Perú, constituyéndose en el ramal que conectará los principales centros de producción petrolera del país y en especial une las principales ciudades de la Región Oriental del Ecuador	
	1	**Tramo uno: Puente San Miguel - Nueva Loja (Lago Agrio)**	25	s/d	Mejoramiento y asfaltado	
	2	**Tramo dos: Nueva Loja (Lago Agrio) -Km. 20**	20	6	Construcción hasta nivel de carpeta asfáltica	
	3	**Tramo tres: Km. 20 - Francisco de Orellana - Loreto - Hollín**	202	57	Construcción hasta nivel de carpeta asfáltica	En este tramo no se han podido iniciar los trabajos, pues a pesar de que el Gobierno Nacional ha cumplido con todas las exigencias de la entidad financiera, incluido el pago total de la contraparte local, no se ha concretado la entrega del primer desembolso
	4	**Tramo cuatro: Hollín - Tena - Puyo**	120	62	Es una vía que está construida a nivel de afirmado (grava); en su primer sector hasta Tena, sus características son aceptables y los estudios para su mejoramiento y asfaltado se los está realizando con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento; para el segundo sector Tena-Puyo, ciertos tramos de su trazado son deficientes y se cuenta con los estudios completos, incluidos los de Impacto Ambiental, para mejorar sus características hasta nivel de carpeta asfáltica	
	5	**Tramo cinco: Puyo - Río Pastaza - Macas**	128	64	Proyecto que está construido a nivel de material de mejoramiento, el cual está deteriorado en ciertos tramos, no existen cunetas laterales y el mantenimiento dado a la limpieza de cunetas de coronación, alcantarillas y derrumbes no ha sido muy eficiente	
	6	**Tramo seis: Macas - Sucúa - Méndez**	65	34	En su primer sector hasta Sucúa, es una vía de características satisfactorias hasta nivel de sub-base, existen los estudios para su mejoramiento y asfaltados realizados en 1991, deberían ser actualizados, para el segundo sector de la población de Sucúa hasta el Empalme con la carretera que va hacia Méndez, sitio conocido como Bella Unión se necesitan los estudios para su rectificación, mejoramiento y asfaltado	
	7	**Tramo siete: Méndez - Yaupi - Morona**	153	46.5	Construida hasta nivel de sub-base de un trazado de buenas características, actualmente se realiza su mantenimiento mediante contrato con financiamiento del contratista, es parte del eje vial de interconexión con el Perú, en el eje vial Méndez-Yaupi-Borja (Campanquiz-Santiago	
	8	**Tramo ocho: Méndez - Limón - Plan de Milagro**	55	29.1	El tramo requiere de estudios para su rectificación, mejoramiento y asfaltado	
	9	**Tramo nueve: Plan de Milagro - Indanza - Gualaquiza**	78	41.3	El tramo requiere de estudios para su rectificación, mejoramiento y asfaltado	
	10	**Tramo diez: Gualaquiza - Chuchumbletza - Los Encuentros**	57	30.1	El tramo requiere de estudios para su rectificación, mejoramiento y asfaltado	
	11	**Tramo once: Los Encuentros - Pachicutza**	50	40	Este tramo requiere la realización de estudios de rectificación y mejoramiento hasta nivel de asfaltado con características de camino vecinal Tipo 7	
	12	**Tramo doce: : Pachicutza - Shaime - San Francisco del Vergel - Palanuma**	151	151.5	Une los valles Nangaritza, río Mayo y Zumba en su primer sector cruza el valle del Nangaritza para llegar a los alrededores de Shaime pasa la cordillera para llegar por el río Vergel a la Canela y el Caserío Santa Clara del Vergel y llegar al sitio Palanuma en la carretera Loja-Zumba	
	13	**Tramo trece: Palanuma - Zumba - Pucapamba - La Balsa**	58.5	58.5	Es necesario realizar los estudios para rectificación, mejoramiento, construcción y asfaltado, con características de diseño semejantes al tramo anterior	
	14	**Tramo catorce: Los Encuentros - Yanzatza - La Saquea - Cumbaratza – Zamora**	62	32.8	Está ubicada en la parte norte de la provincia de Zamora Chinchipe y atraviesa en forma alternada zonas montañosas y onduladas y a lo largo del proyecto se encuentran asentamientos humanos pequeños tales corno Chimbutza, Las Playas, La Yona, Panguitza, el recinto Namírez, Tunantza y El Arenal; cerca de Zamora atraviesa fincas agrícolas y ganaderas así como aserraderos y pequeñas fábricas	El tramo cuenta con los estudios de rectificación, mejoramiento y asfaltado y con un diseño de características de camino vecinal Tipo 7 Especial, a nivel de Doble Tratamiento Superficial Bituminoso

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF
PERÚ

Código	País - Proyecto	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Objetivos
PER 1	**Ilo - Desaguadero**	164.00	Esta carretera de integración binacional se encuentra ubicada en la región sur del Perú desarrollándose a partir del Puerto de Ilo en el Oceano Pacífico hasta la localidad de Desaguadero en la frontera con Bolivia. Es una vía que pertenece a uno de los ejes troncales del Sistema Andino de Carreteras. Tiene una longitud total de 397 kms. El Proyecto integral deberá comprender obras de mejoramiento y modernización del terminal Marítimo de Ilo que está en proceso de privatización, la construcción y mejoramiento de la carretera Ilo - Desaguadero y, la rehabilitación de la pista del Aeropuerto de Ilo. Esta carretera es la alternativa que pasa por Ilo-Moquegua-Humalzo-Mazocruz-Pichupichuni y Desaguadero para unir Ilo con La Paz; es la opción más corta de comunicación entre un puerto peruano, como es Ilo y La Paz (Bolivia). Tiene una longitud de 571.2 kms. desde Ilo a La Paz.	Por la importancia de la integración peruano-boliviano esta carretera permitirá poner a disposición del área central sudamericana (Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú) los dinámicos mercados de la Cuenca del Pacífico y principalmente del Asia. Para ello se requiere del Puerto de Ilo que por su facilidad portuaria sea el fin de esta carretera como integración física continental reconociendo al Puerto de Ilo el nuevo rol de "gran puerto de la zona central de América del Sur ".
	1.1 Carretera Ilo - Moquegua - Humalzo-Mazocruz - Pichupichuni - Desaguadero (397 kms.)	144.00	Rehabilitación de 91 kms. (Ilo-Moquegua) habiéndose concluido 306 kms. de Moquegua a Desaguadero, incluido la construcción de seis (6) variantes (1)	
PER 2	**Matarani - Ilo - Pto. Maldonado - Iñapari**	555.00	Ubicada en el sur del Perú. Esta alternativa para unir Iñapari con la costa del Perú se inicia en Matarani, pasando por Arequipa, Yura, Patahuasi, Santa Lucia, Juliaca, Urcos, Quincemil, Inambari, Puerto Maldonado, Iberia, Iñapari. Esta carretera tiene una longitud de 1415 km cuyo kilometraje y distancias parciales, se describen en el cuadro adjunto. Se considera como una extensión importante de esta vía el tramo Juliaca-PunoDesaguadero, que por su carácter de vía de integración también se detalla en esta ficha.	Mediante este proyecto se optimizará el aprovechamiento de los recursos binacionales para coadyuvar a la solución de las necesidades regionales; contribuirá este proyecto a la formación de un mercado ampliado con la integración vial por esta zona con Brasil y Bolivia; eliminando los "cuellos de botella" que perturban la circulación de personas vehículos y mercancías.
	2.1 Carretera Matarani - Ilo - Pto. Maldonado - Iñapari	450.00	En el año 1995 se concluyó las obras de rehabilitación de Matarani-Arequipa, en concesión sector privado también se han asfaltado los tramos Juliaca-Santa Lucía y Juliaca-Pucará en 127 kms. Se requiere financiamiento para estudios definitivos en aprox. 900 kms., contando con financiamiento parcial de la OECF.	
PER 3	**3.1 Carretera Sullana - La Tina (130 kms.)**	0.3	Mejoramiento y Rehabilitación de 130 kms. Pertenece a uno de los ejes troncales del sistema andino de carreteras. Une la localidad de Loja en el Ecuador con Sullana en el Perú tomando como punto intermedio a las poblaciones fronterizas de la Tina y Macará. Tiene una longitud de 150.60 km.	El eje Loja- La Tina-Sullana es uno de los ejes troncales del Sistema Andino de Carreteras que permite la comunicación de un importante sector de la región de integración fronteriza. Se evita la carretera Panamericana que pasa por Aguas Verdes en Tumbes, para el tránsito internacional por carretera. Es objetivo del proyecto lograr la eficiente comunicación y dar otra alternativa para el transporte andino por carretera, a través de una vía que debe mantenerse adecuadamente para una fluida comunicación de las localidades de Sullana, Las Lomas, La Tina y Macará con Loja en Ecuador, pasando por Cariamanga o Catacocha.
PER 4	**Corredor vial intermodal Paita - Lambayeque - Olmos - Corral Quemado - Sarameriza - Iquitos - Manaos**	334.00	Ubicado al Norte del Perú. Vincula el norte del Perú con Brasil, a través de un vía intermodal. Es un Proyecto concebido para dotar de una mejor infraestructura de transporte por carretera y ríos a la zona de la selva norte del país. Contribuirá a viabilizar la interconexión del puerto marítimo de Paita con el puerto fluvial de Sarameriza en el río Marañón, permitiendo la ruta fluvial hasta la ciudad de Iquitos y de Manaos en Brasil. La Carretera desde Paita a Sarameriza tiene una longitud de 694 Kms. El Proyecto integral comprende la ampliación y modernización del Terminal Marítimo de Paita, el mejoramiento de la carretera existente, y la construcción de un puerto fluvial en Sarameriza.	
	4.1 Carretera Paita - Sarameriza (691 kms.)	180.00	Se ha rehabilitado los tramos Paita-Piura-Olmos (228 kms.) con financiamiento BID y Tesoro Público. El financiamiento de la rehabilitación del tramo Olmos - Corral Quemado (196 kms. se viene negociando con la OECF. Se requiere financiamiento para la elaboración de estudios, mejoramiento y construcción de 26.7 kms. entre Corral Quemado - Sarameriza.	Con este proyecto se espera consolidar el espacio físico de la Región fronteriza peruana-brasileña, las conexiones internas, su articulación a los Ejes Troncales del Sistema Andino de Carretera y a una red bioceánica de comunicación intermodal. Permitirá aprovechar los recursos agropecuarios y ganaderos que ofrece la zona de la selva incorporándolos a la economía del país, además de hacer viable el tránsito intermodal desde Manaos al Océano Pacífico creando alternativa de comercio internacional.

LISTADO DE PROYECTOS PRIORITARIOS IDENTIFICADOS POR LA CAF
VENEZUELA

Código	País - Proyecto	Inversión (Millones US$)	Breve Descripción	Objetivos
VEN 1	**Carretera La Fría - La China**	12.50	Carretera de 13 km. de longitud y 10,8 metros de ancho. El puente sobre la quebrada La China tiene carácter binacional.	Este paso fronterizo evitaría que el tráfico pesado proveniente y/o con destino a la cuenca del Lago de Maracaibo tenga que cruzar la cordillera y atravesar la ciudad de San Cristóbal, o utilizar la abrupta vía Ureña-San Pedro del Río. Igualmente esta vía ayudaría a descongestionar el eje San Antonio - Ureña, al dañe una salida directa al Sur del Lago de Maracaibo.
VEN 2	**Vía Expresa - San Cristobal - Rubio - San Antonio - Ureña - Cúcuta**	127 / 130	Este corredor tiene luna longitud de 57 km. La CAF concedió al gobierno venezolano un préstamo para realizar los estudios de esta vía y para iniciar la construcción del tramo más crítico: Peracales - San Antonio - Ureña. La actual carretera esta siendo mantenida por una empresa privada bajo el sistema de concesión. Como obra complementada, y muy necesaria a este corredor de transporte, está el nuevo puente internacional sobre el río Táchira, ubicado en Tienditas, el cual unirá el tramo San Antonio-Ureña con el anillo vial de Cúcuta. Estudios de Factibilidad Técnico - Económico y los Estudios de Ingeniería concluidos. Se tiene un crédito aprobado por US $48.3 millones. Obra en ejecución del km. 19 al km. 24.	El alto e inadecuado crecimiento que está experimentando el área metropolitana de San Cristóbal, en buena parte como consecuencia de los procesos de integración, podría ser absorbido sin traumas por las zonas que incorpora la vía y por las áreas urbanas de Rubio y Santa Ana, armonizando el crecimiento del Sistema Metropolitano. La incorporación de nuevas áreas urbanas y de las poblaciones de Rubio y Santa Ana a un sistema vial moderno, puede producir un cambio importante en la capacidad del estado Táchira para atraer inversiones, sobretodo si estas áreas y poblaciones tienen posibilidades ciertas de prestar servicios de buena calidad. Las actuales vías, ni aún mejorándolas, son capaces de soportar el tráfico actual que circula por ellas. Tampoco son idóneas para estructurar un nuevo sistema metropolitano San Cristobal-Rubio-Zona Fronteriza, el cual demanda con urgencia el desarrollo regional. Solo la vía expresa San Cristobal-Rubio-San Antonio-Ureña, es la solución idónea para resolver tan grave problema de ordenación territorial.
VEN 3	**Carretera el Piñal - El Nula - Línea Fronteriza**	S/D	Rehabilitación de 75 kms. permitirá la conexión con Saravena (Colombia) y dará acceso a puertos del Pacífico. Sobre el río Arauca se puede proyectar un puente o una presa. Pordía preverse bajo el sistema de concesión vial.	Produce los mayores beneficios en el proceso de integración física y territorial de la comunidad andina ya que sustituye rutas que suben hasta los 4.000msnm, por vías cuyo trazado se mantiene alrededor de los 250 msnm. Así mismo une dos (2) sistemas viales estratégicos para el proceso de integración, la carretera Marginal de la Selva de Colombia (que se inicia en Perú), con la Troncal 5 de Venezuela, la cual conduce a puertos de aguas profundas sobre el Caribe. La apertura de un paso internacional y la utilización de un eje vial que será el corredor de la integración futura andina y suramericana, producirá cambios fundamentales en el grado y tipo de ocupación presente en la zona comprendida en el triángulo La Pedrera - El Piñal - Santo Domingo - El Nula - Ciudad Sucre - La Victoria. Este proyecto, junto con los de San Antonio - Ureña - La China - La Fría y la vía expresa San Cristóbal - Rubio - Cúcuta, producirán cambios positivos y fundamentales, no sólo en el proceso de integración colombo-venezolano, sino también en la integración de los países de la Comunidad Andina.
VEN 4	**Carretera Ureña - La Mulata - Línea Fronteriza**	10	La longitud total de este tramo es de aproximadamente 12 Km. Se requiere formular los Estudios de Factibilidad Técnico-Económicos.	Este tramo es muy importante para darle una salida expedita, hacia la zona de La Fría, al eje San Antonio - Ureña. Una carretera de esta naturaleza servirá también para ampliar en la zona la oferta de terrenos urbanizables. Igualmente al permitir una rápida comunicación entre la población de La Fria y el eje fronterizo San Antonio/Ureña, es posible que esta vía contribuya a la consolidación del parque industrial de La Fría, ya que el mismo le aportaría a los industriales del eje fronterizo una alternativa valida de espacio y servicios con que no cuentan en la actualidad. Ayudaría a descongestionar el eje San Antonio - Ureña y a incrementar su competitividad con respecto a los servicios que puede prestar a la zona sur del lago. Esta vía podría tener un importante impacto económico en el estado Táchira y el Departamento Norte de Santander, por las posibilidades de espacios, recursos y servicios que incorpora al ámbito binacional y las economías que genera en el sector del transporte de bienes y servicios.
VEN 5	**Carretera La Fría - Machiques**	33.00 (no incluye ampliación de puentes)	Estudios, mejoras y ampliación de la carretera existente a cuatro carriles (dos por sentido). Permite mejorar acceso al Puerto de Venezuela, desde La Fría que a su vez comunica con la población de La China en la frontera Colombia - Venezuela. La carretera La Fría - Machiques tiene una longitud de 252 kms., forma parte del sistema de comunicación denominado Panamericano. Esta vía constituye el corredor fundamental de comunicación y transporte del noroccidente de Venezuela y de la ciudad de Maracaibo, con el suroccidente del país y los Departamentos del Norte de Colombia. Es asimismo un corredor de importancia para la futura comunicación Maracaibo - Bogotá, a través de la llamada carretera marginal de la selva o del piedemonte andino. Para el estado Táchira significa también una salida expedita hacía las costas del norte del Estado Falcón.	La ampliación disminuirá el tiempo de viaje, mejorará la seguridad de viaje de los usuarios y absorberá mayores volúmenes de tráfico, especialmente de tráfico pesado. Es de suponer que el proyecto tendrá incidencia en el fortalecimiento de las posiciones industriales de Maracaibo y La Fría. El elemento que seguramente justificará la ampliación y las mejoras propuestas es el futuro Puerto de Aguas Profundas en el Golfo de Venezuela, cuya zona de influencia abarcará el occidente venezolano y el oriente colombiano con las poblaciones de San Cristóbal y Cúcuta como epicentro, las cuales se conectarán con el puerto mencionado, a través del corredor de transporte La Fria-Machiques-Maracaibo.

OTROS PROYECTOS
Argentina Brasil Chile Paraguay Uruguay Venezuela

OTROS PROYECTOS
ARGENTINA

Nº	Provincia	Nombre del Proyecto	Entidad a Cargo	Forma de Ejecución	Monto Obra (En Miles)
1	Chaco	RN N° 16: Obras en Futura concesión por Peaje	Concesionario	Inversión de Concesionarios Privados	s/d
2	Entre Ríos	Construcción Autopista Paraná-Colón Sec. 1,2,3,4, y 5	Gobierno Provincial - Dirección Provincial de Vialidad	Inversión de Concesionarios Privados	$ 250,000
3	Mendoza	RN N°7: Tramo Lím San luis - San Martín: Construcción Doble Vía (135 Km)	Dirección Nacional de Vialidad	Inversión Directa del Gobierno Nacional	$ 70,000
4	Mendoza	RN N°7 Trammo Corredor Biocánico-Cristo Redentor: Construcción	Dirección Nacional de Vialidad	Gobierno Provincial	$ 40,000
5	Mendoza	Construcción Paso Juan Pablo II (Alternativa 1) o Paso Las Leñas (Alternativa 2)	Gobierno Nacional - Cancillería	Gobierno Provincial	$ 1,651,000
6	Mendoza	RN N°7: Potrerillos-Lím Chile - Ampliaciones de Capacidad	Dirección Nacional de Vialidad	Inversión Directa del Gobierno Nacional	$ 98,000
7	Misiones	Puente Internacional Alba Posse-Puerto Maua	Secretaría de Obras Públicas	Inversión de Concesionarios Privados	$ 26,000
8	Misiones	Puente Internacional San Javier-Porto Xavier	Secretaría de Obras Públicas	Inversión de Concesionarios Privados	$ 22,000
9	Neuquén	RN N° 231 Tramo Lago Espejo-Lím Chile	Dirección Nacional de Vialidad	Inversión Directa del Gobierno Nacional	$ 12,656
10	Neuquén	RN N°22 Construcción Cobertizo en Paso Pino Hachado	Dirección Nacional de Vialidad	Inversión Directa del Gobierno Nacional	$ 1,200
11	Salta	RN N°34 Tramo tartagal-Lím Bolivia (1485-1491) Variante Pocitos y Puente Internacional	Dirección Nacional de Vialidad	Inversión Directa del Gobierno Nacional	$ 2,500
12	Santa Fé / Entre Ríos	Construcción Vinculación Rosario-Victoria	Concecionario	Inversión de Concesionarios Privados	$ 246,703
13	Santa Fé / Córdoba	Construcción Autopista Rosario - Córdoba Tramo Roldán-Amstrong	Concecionario	Inversión de Concesionarios Privados	$ 112,000
14	Santa Fé / Córdoba	Construcción Autopista Rosario - Córdoba Tramo Villa María-Pilar	Secretaría de Obras Públicas	Gobierno Provincial	$ 104,000
15	Santa Fé / Córdoba	Construcción Autopista Rosario - Córdoba Tramo Amstrong-Villa María	Secretaría de Obras Públicas	Gobierno Provincial	$ 100,000
16	Corrientes / Chaco	Nuevo Puente Interprovincial FerroAutomotor Chaco-Corrientes	Gobierno Provincial - Dirección Provincial de Vialidad	Inversión de Concesionarios Privados	$ 180,000

17	Corrientes / Santa Fé	Nuevo Enlace Vial Goya - Reconquista	Gobiernos Provinciales	Gobierno Provincial	$ 160,000
18	Santa Fé / Córdoba	Construcción Autopista Rosario - Córdoba RN N° 19	Gobiernos Provinciales	Gobierno Provincial	$ 340,000
19	Santa Fé / Entre Ríos	Autopista Santa Fé - Paraná RN N° 168	Gobiernos Provinciales	Gobierno Provincial	$ 20,000
20	Santa Fé / Entre Ríos	Nuevo Enlace Vial Santa Fé - Paraná	Gobiernos Provinciales	Gobierno Provincial	$ 167,000
21	Jujuy / Salta	Autopista Jujuy - Salta	Secretaría de Obras Públicas	Gobierno Provincial	$ 20,000
					$ 3,623,059

OTROS PROYECTOS
BRASIL

N° Proyecto	Ruta	Nombre del Proyecto	Localización	Descripción de las obras	Nivel de Preparación	Monto Estimado (R$) A Septiembre 2001
1	BR-381	Duplicación de BR-381, Trecho Belo Horizonte-Lím Estado Sao Paulo	BR-381	Duplicación y restauración de la BR-381 (473 Km) entre Belo Horizonte y el Lím con el Estado de Sao Paulo y adecuación del anillo carretero de la Ciudad de Belo Horizonte	Estima Final de Obra 2002	R$ 1300 Mill
2		Adecuación Anillo carretero a la Ciudad de Belo horizonte	Ciudad de Belo Horizonte	Adecuación del anillo carretero de la Ciudad de Belo Horizonte	Proyecto.	R$ 2000 Mill
3	BR-381	Duplicación de BR-381, Trecho Lím MG - Sao Paulo	BR-381	Modernización y duplicación de la Capacidad de la BR-381 entre el Límite de MG y BR-116 en Sao Paulo	70% obra concluída	R$ 230 Mill
4	BR-381/116	Contrucción de Aniilo Carretero Sao Paulo	Ciudad de Sao Paulo	Contrucción del Trecho Oeste (32 Km) que incluye: pavimentación, obras de arte especiales (48) y contrucción de túneles (3)	67% Obra Concluída	R$ 1100 Mill
5	RJ-109 / BR-101	Construcción del Acceso Carretero al Puerto de Sepetiba	Estado de Río de Janeiro	Construcción del Acceso Carretero al Puerto de Sepetiba por las rutas RJ109 y BR-101, con el fin de unir el puerto con la carretera BR-116 y BR-040	En elaboración del Proyecto de Ingeniería	R$ 320 Mill
6	BR-116	Duplicación de la carretra BR-116	Estado Sao Paulo	Modernización y duplicación de la Capacidad de la BR-116 entre el Límite de Sao Paulo y Carretra Regis-Bittencourt	92% Obra Concluída	R$ 520 Mill
7	BR-116	Adecuación del Contorno Carretero en la Ciudad de Curitiba	Estado Paraná	Construcción y Adecuación del Contorno Este de la Ciudad de Curitiba	91% Obras concluída	R$ 225 Mill
8		Construcción de la Vía Metropolitana	Estado Paraná	Construcción de la Vía Metropolitana, completando el anillo carretero a la ciudad de Curitiba	Proyecto Básico de Ingeniería en etapa Final	R$ 65 Mill
9	BR-267	Construcción Trecho Jardim - Porto Murtinho	BR-267	Construcción y paviemntación de 202 kilómetros entre Trecho jardim-Puerto Murtinho	92% Obras concluída	R$ 25 Mill
10	BR-282	Adecuación Trecho Florianópolis - Límite Argentina	Santa Catarina	Construcción de la Carretera BR-282 Trechos entre Lages y Campo Novos, S. Miguel Do Oeste y Frontera Argentina	Tramo Lages - Campo Novos 76% concluído, Tramo S.Miguel - Frontera Arg en LicitaciónProyecto Básico de Ingeniería en etapa Final	R$ 120 Mill
11	BR-070	Corredor Sud-Este	BR-070	Construcción de 84 Km de la carretera BR-070 entre Cáceres y Frontera con Bolivia	85% Obras concluída	R$ 36,5 Mill
12	BR-364	Construcción del trecho Diamantino - Sapezal - Comodoro	BR-364	Construcción y paviemntación de 370 Km. de la carretera BR-364	Elaboración del Proyecto	R$ 178 Mill
13		Mantención de la red carretera Federal		Restauración de 10500 Km de carretera Federal en todo el país	Restauración concluida: 206 Km. Recuperación concluida: 4000 Km	R$ 1800 Mill

OTROS PROYECTOS
CHILE

Nº	Proyecto	Características	Monto
1	Ruta Costera	Alternativa a la Ruta 5 entre Arica y Pargua en la X Región con un total de 3.089 Km.	sd
2	Ruta Precordillerana	Camino longitudinal a la precordillera entre la Primera y Décima Región.	sd
3	Ruta Austral	A partir de Puerto Montt hacia el sur.	sd

PARAGUAY
OTROS PROYECTOS

Proyecto	Características	Monto	Financiamiento
Construcción, Mejoramiento y Pavimentación de Rutas y Ramales	1.058 Km.	U$S 428 Millones	Financiamiento BIRF, BID, CAF, JBIC, BNDES, FONPLATA, etc.
Recapados de Rutas y Ramales	763 Km.	U$S 125 Millones	Financiamiento del JBIC y CAF.
Construcción de Pavimento tipo empedrado de Rutas y Ramales	550 Km.	U$S 65 Millones	Financiamiento de un Crédito Chino y Fondo Local.
Terraplenados de Rutas y Ramales	784 Km.	U$S 47 Millones	Las fuentes de financiamiento son BID-CAF, y Fondo Local.
Concesión de Rutas pavimentadas nacionales para:	a) Mejoramiento y mantenimiento de 810 Km. por 25 años por U$S 480 Millones. b) Mantenimiento de 835 Km. por 10 años por U$S 60 Millones.		Peaje

Ambos financiados por el cobro del peaje a los usuarios.

URUGUAY
OTROS PROYECTOS

Ruta	Tramo Inicial	Tramo Final	Inversión (US$)	Obras en proceso y a realizar
1	Colonia	A° Cufré	28,000,000	Acondicionamiento integral
11	Ruta 64	Ruta 8	11,493,000	Acondicionamiento integral y puentes
8	Ruta 11	Treinta y Tres	23,944,000	Acondicionamiento integral y puentes
18	Vergara	Cda. Santos	3,890,000	Acondicionamiento integral
18 y 26	Cda. Santos	Rio Branco	2,000,000	Cambio estado
		Total (US$)	69,327,000	

VENEZUELA
OTROS PROYECTOS

Nº	Nombre del Proyecto	Entidad a Cargo	Forma de Ejecución	Monto Obra (En Miles)
1	Autopista Rómulo Betancourt	Vialidad Nacional	sd	sd
2	Autopista José Antonio Páez	Vialidad Nacional	sd	sd
3	Autopista Centro - Occidental	Vialidad Nacional	sd	sd
4	Autopista Antonio J. De Sucre	Vialidad Nacional	sd	sd
5	Autopista San Cristobal – La Fría	Vialidad Nacional	sd	sd
6	Segundo Puente sobre el Río Orinoco	Vialidad Nacional	sd	sd

PROYECTOS DEL PLAN DE TRANSPORTE TERRESTRE VIAL DE VENEZUELA

ARGENTINA

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Tránsito		Proyectos	Peaje
			Inicio	Fin	Km.	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 1999*	% Pesados**		
MERCOSUR -CHILE	CORREDOR Bs.As. - Santiago	Nacional 7	Buenos Aires	Cdad. Lujan (Ex RN 192)	69			B	Zona Urbana			
		Nacional 7	Cdad. Lujan (Ex RN 192)	Cdad. Junin (RN 188)	193.88	Asfalto	2	B	4931	35.2		
		Nacional 7	Cdad. Junin (RN 188)	Cdad. Rufino (RN 33)	159.56	Asfalto	2	B	2595	53.5		
		Nacional 7	Cdad. Rufino (RN 33)	Cdad. Mercedes (RN 8)	269.31	Asfalto	2	B	2636	60		
		Nacional 7	Cdad. Mercedes (RN 8)	Cdad. San Luis (RN 147)	90.82	Asfalto	2	B	4099	50/60	En ConstrucciónAutopista en la Prov. De San Luis (4 Carriles)	Con peaje
		Nacional 7	Cdad. San Luis (RN 147)	Cdad. San Luis (RN 146)	5.07	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 7	Cdad. San Luis (RN 146)	Cdad. San Martín (Mza)	208.43	Asfalto	2	B	3654	45/50	En ConstrucciónAutopista en la Prov. De San Luis (4 Carriles)	
		Nacional 7	Cdad. San Martín (Mza)	Potrerillos	99.54	Zona Urbana		R	Zona Urbana			
		Nacional 7	Potrerillos	Lte. C/Chile (Tunel Intern.)	139.77	Asfalto	2	R	1253	50/60		
		Nacional 8	RN 9	Acc Cdad. Capilla del Señor (RP 6)	36.9	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 8	Acc Cdad. Capilla del Señor (RP 6)	Cdad. Arrecifes (Ent)	105.27	Asfalto	2	B	5511	35/40		
		Nacional 8	Cdad. Arrecifes (Ent)	Cdad. Arrecifes (Sal)	2.67	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 8	Cdad. Arrecifes (Sal)	Cdad. Pergamino (Ent)	44.53	Asfalto	2	B	5337	30/35		
		Nacional 8	Cdad. Pergamino (Ent)	Cdad. Pergamino (Sal)	6.45	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 8	Cdad. Arrecifes (Sal)	RN 33	142.86	Asfalto	2	B	3958	35/45		Con peaje
		Nacional 8	RN 33	RN 36	224.58	Asfalto	2	B	2469	30/40		
		Nacional 8	RN 36	Cdad. Sampacho (Ent)	54.68	Asfalto	2	B	3756	30/40		
		Nacional 8	Cdad. Sampacho (Ent)	Cdad. Sampacho (Sal)	0.82	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 8	Cdad. Sampacho (Sal)	RN 7	71.83	Asfalto	2	B	2926	40/45		
		Paso Internacional Cristo Redentor							950	69.3		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	950									
MERCOSUR -CHILE y PORTO ALEGRE-JUJUY-ANTOFAGASTA	CORREDOR Bs.As. - Sao Paulo (X Foz de Iguazú)	Nacional 12	Campana (RN 9)	Ceibas (RN 14)	84.69	Asfalto	4	B	8641	45/55		
		Nacional 12	Ceibas (RN 14)	Cdad. Gualeguay (RP11)	70.67	Asfalto	2	B	1250	40		
		Nacional 12	Cdad. Gualeguay (RP11)	Cdad. Parana (Ent.)	206.83	Asfalto	2	B	2244	20/30		
		Nacional 12	Cdad. Parana (Ent.)	Cdad. Parana (Salida)	6.92	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 12	Cdad. Parana (Salida)	RN 127	55.58	Asfalto	2	B	2906	30/35		
		Nacional 12	RN 127	Cdad. Esquina	173.81	Asfalto	2	B	1093	40/45		
		Nacional 12	Cdad. Esquina	Cdad. Goya	108.42	Asfalto	2	B	1167	35/40		Con peaje
		Provincial 27	Cdad. Goya	RN 118		Asfalto	2	B			Falta Tránsito RP N° 27 (Prov. Corrientes)	
		Nacional 12	RN 118	Cdad. Corrientes (RP 3)	83.82	Asfalto	2	B	3104	15/25		
		Nacional 12	Cdad. Corrientes (RP 3)	Cdad. Corrientes (Acc Aerop)	10.45	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 12	Cdad. Corrientes (Acc Aeropuerto)	Cdad. Posadas (Acc. Aerop)	300.56	Asfalto	2	B	2101	25/35		
		Nacional 12	Cdad. Posadas (Acc. Aerop)	Cdad. Santa Ana (RP 103)	46.75	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 12	Cdad. Posadas	Lte. C/Brasil	257.87	Asfalto	2	B	2748	25/30		
		Paso Internacional Pte. Tancredo Neves							4590	5		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	4590	4277	4360	4230	4172		4460	4329		
MERCOSUR -CHILE	CORREDOR Bs.As. - Sao Paulo y Bs.As. - Montevideo (X Paso de Los Libres y Gualeguaychú)	Nacional 14	Cdad. Ceibas (RN 12)	Cdad. Gualeguaychu (RN 136)	58.9	Asfalto	2	B	6199	40/50	Proyecto Autopista (4 Carriles)	
		Nacional 14	Cdad. Gualeguaychu (RN 136)	Cdad. Colon (RN 135)	92.17	Asfalto	2	B	8000	60/65		
		Nacional 14	Cdad. Colon (RN 135)	Cdad. Concordia (RP 22)	101.53	Asfalto	2	B	3764	40/50		
		Nacional 14	Cdad. Concordia (RP 22)	Cdad. Pasos de los Libres	252.69	Asfalto	2	B	2963	55/65		Con peaje
		Nacional 14	Cdad. Pasos de los Libres	Cdad. Santo Tome (RN 121)	180.15	Asfalto	2	B	1978	35/40		
		Nacional 14	Cdad. Santo Tome (RN 121)	RN 105	105.61	Asfalto	2	B	1949	35/45		
		Nacional 105	RN 14	Cdad. Posadas (RN 12)	34.8	Asfalto	2	B	2750	15		
		Paso Internacional Pte. Gral san Martín							1121	30/40		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	1121	1012	908	851	932		868	907		
		Paso Internacional Paso de los Libres										
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA										
		Paso Internacional Santo Tome-Sao Borja							800	5/10		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	800	600								
		Paso Internacional Pte. Posadas-Encarnación								69.3		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA										
	(Salvador Mazza y La Quiaca)	Nacional 9	Buenos Aires	Cdad. Zarate (RN 12)	75.68	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Zarate (RN 12)	Cdad. Rosario Ent (Circunvalación)	202.54	Asfalto	4	B	13207	35/45	En Construcción	
		Nacional 9	Cdad. Rosario Ent (Circunvalación)	Cdad. Rosario Sal (Circunvalación)	14.51	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Rosario Sal (Circunvalación)	Cañada de Gomez (Entr)	64.65	Asfalto	4	B	6316	30/40	En Construcción	
		Nacional 9	Cañada de Gomez (Entr)	Cañada de Gomez (Sal)	3.74	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cañada de Gomez (Sal)	Cdad. Villa María (Ent)	176.08	Asfalto	4	B	5291	40/45	Autopista 4 Carriles en Construcción	
		Nacional 9	Cdad. Villa María (Ent)	Cdad. Villa María (Sal)	7.11	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Villa María (Sal)	Cdad. Oliva (Ent)	47.94	Asfalto	2	B	5750	40/45	Autopista 4 Carriles en Construcción	
		Nacional 9	Cdad. Oliva (Ent)	Cdad. Oliva (Sal)	1.8	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Oliva (Sal)	Cdad. Pilar (Ent)	47.89	Asfalto	2	B	7750	30/35	Autopista 4 Carriles en Construcción	
		Nacional 9	Cdad. Pilar (Ent)	Cdad. Pilar (Sal)	2.85	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Pilar (Sal)	Cdad. Cordoba (Ent)	30.76	Asfalto	2	B	4750	20/25	Autopista 4 Carriles en Construcción	
		Nacional 9	Cdad. Cordoba (Ent)	Cdad. Cordoba (Sal)	15.96	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Cordoba	Cdad. Jesus María (Ent)	42.48	Asfalto	2	B	7804	25/30		Con peaje
		Nacional 9	Cdad. Jesus María (Ent)	Cdad. Jesus María (Sal)	3.26	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Jesus María (Sal)	RN 60	20.4	Asfalto	2	B	6410	25/30		
		Nacional 9	RN 60	Cdad. Santiago del Estero (Ent)	352.45	Asfalto	2	B/R	1484	20/25		
		Nacional 9	Cdad. Santiago del Estero (Ent)	Cdad. Santiago del Estero (Sal)	8.67	Zona Urbana		B/R	Zona Urbana			

ARGENTINA

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Tránsito		Proyectos	Peaje
			Inicio	Fin	Km.	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 1999*	% Pesados**		
	CORREDOR Bs.As. - Rosario - La Paz	Nacional 9	Cdad. Santiago del Estero (Sal)	Cdad. Río Hondo (Ent)	64.45	Asfalto	2	B/R	2876	30/40		
		Nacional 9	Cdad. Río Hondo (Ent)	Cdad. Río Hondo (Sal)	3.71	Zona Urbana		B/R	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. Río Hondo (Sal)	Cdad. San Miguel de Tucuman (Ent)	78.36	Asfalto	2	B/R	2876	30/35		
		Nacional 9	Cdad. San Miguel de Tucuman (Ent)	Cdad. San Miguel de Tucuman (Sal)	14.06	Zona Urbana		B/R	Zona Urbana			
		Nacional 9	Cdad. San Miguel de Tucuman (Sal)	RN 16	168.83	Asfalto	2	B/R	3324	25/35		
		Nacional 9/34	RN 16	RN 9	89.67	Asfalto	2	B/R	3200	30/35		
		Nacional 34	RN 9	RN 50	168.45	Asfalto	2	B/R	3014	20/30		
		Nacional 9/34	RN 50	Limite Bolivia (Yacuiba)	159.29	Asfalto	2	B/R	2602	20/30		
		Nacional 34	Cdad. Rosario (Circunvalación)	RN 19	188.86	Asfalto	2	B	3288	35/45		Con Peaje
		Nacional 34	RN 19	Cdad. La Banda	536.14	Asfalto	2	B	2775	40/50		
		Nacional 50	RN 34	Limite Bolivia	72.26	Asfalto	2	B/R	2356	10/15		Sin Peaje
		Paso Internacional Prof. Salvador Mazza							2397	10/15		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	2397	2396	2184	2117	2048		1835	1659		
		Paso Internacional La Quiaca							1450	10/15		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA										
	CORREDOR Bs.As. - Rosario - Asunción (X Clorinda)	Au 01 Rosario santa Fe	Cdad. Rosario (Circunvalación)	RN 19			4	B			Falta Información	
		Au 01 Rosario santa Fe	RN 19	Cdad. Santa Fé (RN 11)			4	B			Falta Información	
		Nacional 11	Au 01 Rosario-santa Fe	Cdad. San Justo (Ent)	88.06	Asfalto	2	B	3807	40/45		
		Nacional 11	Cdad. San Justo (Ent)	Cdad. San Justo (Sal)	3.07	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 11	Cdad. San Justo (Sal)	Cdad. Reconquista (Ent)	219.91	Asfalto	2	B	2600	40/45		Con Peaje
		Nacional 11	Cdad. Reconquista (Ent)	Cdad. Reconquista (Sal)	1.13	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 11	Cdad. Reconquista (Sal)	Cdad. Resistencia (Ent)	214.24	Asfalto	2	B	2029	40/50		
		Nacional 11	Cdad. Resistencia (Ent)	Cdad. Resistencia (Sal)	2.93	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 11	Cdad. Resistencia (Ent)	Cdad. Formosa	171.44	Asfalto	2	B/R	2355	25/35		
		Nacional 11	Cdad. Formosa	Límlte con Paraguay (Clorinda)	122.65	Asfalto	2	B/R	1907	20/25		
		Paso Internacional Clorinda							3511	10		
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA	3511	3891	4156	3949	4055		3640	3168		
MERCOSUR - CHILE	CORREDOR Córdoba - Santa Fé - Sao Paulo	Nacional 19	Au. Rosario-Santa Fe	RN 34	74.42	Asfalto	2	B	2650	30/40		
		Nacional 19	RN 34	Cdad. San Fransisco (Ent)	54.1	Asfalto	2	B	3822	30/40		
		Nacional 19	Cdad. San Fransisco (Ent)	Cdad. San Fransisco (Sal)	4.08	Zona Urbana		B	Zona Urbana			Con Peaje
		Nacional 19	Cdad. San Fransisco (Sal)	Cdad. Río Primero (Ent)	148.04	Asfalto	2	B	3541	35/40		
		Nacional 19	Cdad. Río Primero (Ent)	Cdad. Río Primero (Sal)	1.29	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 19	Cdad. Río Primero (Sal)	Cdad. Córdoba (Ent)	53.54	Asfalto	2	B	5883	30		
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	CORREDOR Brasil - Argentina - Chile	Nacional 16	Cdad. Resistencia (RN 11)	RN 94	194.97	Asfalto	2	B/R	3860	25/30		
		Nacional 16	RN 94	RN 9/34	491.45	Asfalto	2	B/R	703	30/40		
		Nacional 52	RN 9	RN 40	63.85	Ripio	2	B/R	263	15/25		Sin Peaje
		Nacional 52	RN 40	Lim. Con Chile			2	R			En Construcción	
		Nacional 40	RN 52	RN 51	108.07	Ripio	2	R	56			
		Nacional 51	RN 40	Lim. Con Chile	139.47	Ripio	2	R	94			
		Paso Internacional Jama									El Paso No está Pavimentado	
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA										
		Paso Internacional Sico									El Paso No está Pavimentado	
		Serie Histórica	**1999**	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**	**1995**	**1994**	**1993**		
		TMDA										
	CORREDOR Bahía Blanca - Concepción (Desde Bs.As. Y Rosario)	Nacional 33	Cdad. Rosario (Circunvalación)	RN 8	152.15	Asfalto	2	B	3978	25/35		
		Nacional 33	RN 8	RN 7	95.27	Asfalto	2	B	3354	45/55		
		Nacional 33	RN 7	RN 188	98.46	Asfalto	2	B	1950	40/45		Con Peaje
		Nacional 33	RN 188	RN 5	115.86	Asfalto	2	B	1228	40/45		
		Nacional 33	RN 5	Cdad. Bahía Blanca	316.31	Asfalto	2	B	2378	40/50		
		Nacional 3	Cdad. Cañuelas	Cdad. Las Flores (Ent)	123.31	Asfalto	2	B	5584	40/50		
		Nacional 3	Cdad. Las Flores (Ent)	Cdad. Las Flores (Sal)	0.57	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 3	Cdad. Las Flores (Sal)	RN 226	120.68	Asfalto	2	B	5461	45/50		Con Peaje
		Nacional 3	RN 226	Cdad. Tres Arroyos (Ent) RN 228	185.85	Asfalto	2	B	2332	25/30		
		Nacional 3	Cdad. Tres Arroyos (Ent) RN 228	Cdad. Tres Arroyos (Sal)	1.2	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 3	Cdad. Tres Arroyos (Sal)	Cdad. Bahía Blanca	199.1	Asfalto	2	B	3957	30/35		
AHIA BLANCA - CONCEPCION		Nacional 22	Cdad. Bahía Blanca (RN 3)	RN 251	167.04	Asfalto	2	B	2482	45/55		
		Nacional 22	RN 251	RN 250	109.46	Asfalto	2	B	962	45/55		
		Nacional 22	RN 250	Cdad. Villa Regina (Ent)	134.49	Asfalto	2	B	2254	45/55		
		Nacional 22	Cdad. Villa Regina (Ent)	Cdad. Villa Regina (Sal)	2.38	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 22	Cdad. Villa Regina (Sal)	Cdad. Neuquen (Lim NQN)	84.55	Asfalto	2	B	7108	15/25		
		Nacional 22	Cdad. Neuquen (Lim NQN)	Cdad. Neuquen (Sal)	7.43	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 22	Cdad. Neuquen (Sal)	RN 237	45.31	Asfalto	2	B	5248	15/20		Con Peaje
		Nacional 22	RN 237	Cdad. Pza Huincul (Ent)	56.18	Asfalto	2	B	2300	15/20		
		Nacional 22	Cdad. Pza Huincul (Ent)	Cdad. Cutral-Co (Sal)	2.75	Zona Urbana		B	Zona Urbana			
		Nacional 22	Cdad. Cutral-Co (Sal)	Cdad. Zapala (Ent)	73.71	Asfalto	2	B	1352	20/25		
		Nacional 22	Cdad. Zapala (Ent)	Cdad. Zapala (Sal)	2.07			B				
		Nacional 22	Cdad. Zapala (Sal)	Las Lajas	79.46	Asfalto	2	M	586	15/25		
		Nacional 22	Las Lajas	Lim. Con Chile	34		2	M			En Construcción	

ARGENTINA

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Tránsito		Proyectos	Peaje
			Inicio	Fin	Km.	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 1999*	% Pesados**		
E	C	**Paso Internacional Pino Hachado**										
		Serie Histórica	1999	1998	1997	1996	1995	1995	1994	1993		
		TMDA										

Bolivia

		Ruta	Tramo		Longitud (Km)	Características			Transito		Peajes
			Inicio	Fin		Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 2000	% Pesados*	
INTEROCEANICO (BRASIL - BOLIVIA - PERU - CHILE)	Tambo Quemado-Puerto Suarez	4	Puerto Suarez (Frontera con Brasil Corumbá)	A. Concepción	17	Pav			2,943	4.4	Sin Peaje
		4	San José de Chiquitos	Pailón (Intersección Ruta 9)	219	Tierra			48	59	
		4	Puerto Pailas	Cotoca	24	Pav			3,003	37.4	
		4	Cotoca	Santa Cruz de la Sierra	18	Pav			8,259	32.2	
		4	Santa Cruz de la Sierra	Guabirá	56	Pav			12,442	26 (23/28)	
		4	Guabirá	Portachuelo	14	Pav			5,239	31	
		4	Portachuelo	Sacaba	385	Pav			3,242	41 (30/49)	
		4	Sacaba	Cochabamba	11	Pav			10,082	26	
		4	Cochabamba	Quillacollo	15	Pav			40,846	18	Con Peaje Futuro
		4	Quillacollo	Suticollo	13	Pav			7,447	27 (26/28)	
		4	Suticollo	Caracollo (Int. Ruta 1)	166				1,950	42 (38/46)	
		1	Caracollo (Int. Ruta 1)	Patacamaya	89	Pav			1,546	38 (38/39)	
		4	Patacamaya	Tambo Quemado (Límite con Chile)	192	Pav			416	70 (55/77)	
INTEROCEANICO (BRASIL - BOLIVIA - PERU - CHILE)	San Matías - Santa Cruz		No hay datos desde San Vicente a San Matías (límite con Brasil) Tierra								Sin Peaje
		10	San Vicente	San Ignacio de Velazco	101	Tierra			101	46	
		10	San Ignacio de Velazco	Santa Rosa	178	Ripio			113	40	
		10	Concepción	San Ramón	115	26 Ripio/15 Pav			217	40	
		10	Los Troncos	Okinawa	31	Pav			247	34	
		10	Okinawa	Guabirá	41	Pav			1,390	30	
EJE ANDINO Y BOLIVIA-PARAGUAY-BRASIL (Algunos Tramos)	Lim. Paraguay a Puerto Heath (Puerto Maldonado en Perú)		No hay conexión vial entre Rurrenabaque (Ruta 8) y Puerto Heath								Sin Peaje
		8	Yucumo	Rurrenabaque	105	Ripio			210	32	
		3	Trinidad	Yucumo	282	Tierra 269 Pav.13			137	22 (20/27)	
		9	San Ramón	Trinidad	368	Pav+Const+Ripio			180	59 (32/65)	
		9	Los Troncos	San Ramón	54	Pav			886	23	
		9	El Carmen	Ipatí	245	Pav+Ripio			694	45 (40/49)	
		9	Ipatí	Villa Montes	194	Pav+Tierra (128)			334	39 (35/44)	
		s/d	Villa Montes	Cañada Oruro (Lim Paraguay Infante Rivarola)	s/d	s/d			s/d	s/d	
		6	Boyuibe	Fortín Villazón (Límite con Paraguay E. Garay)	128	Tierra			s/d	s/d	
	Desaguadero-Bermejo	1	Bermejo (Límite con Argentina Aguas Blancas)	Cruce Panamericano	204	Pav + Ripio			273	42 (34/45)	Sin Peaje
		1	Cruce Panamericano	Tarija	6	Pav + Ripio			3,863	25	
		1	Tarija	Tomatas	7	Ripio			6,317	13	
		1	Tomatas	Potosí	362	Ripio			187	52 (38/61)	
		1	Potosí	Ventilla	110	Pav + Ripio			390	39 (21/45)	
		1	Ventilla	Oruro	214	Pav 153 + Ripio 58			446	43 (19/47)	
		|	Oruro	Caracollo (Intersección Ruta 4)	38	Pav			1,612	32	
		1	Caracollo (Intersección Ruta 4)	Patacamaya	89	Pav			1,546	38 (37/38)	
		1	Patacamaya	La Paz	185	Pav			1,647	31 (25/35)	Con Peaje Futuro
		1	Río Seco (Afuera de La Paz)	Desaguadero (Límite con Perú)	98	Pav			923	28 (25/33)	
	Tarija-La Quiaca		Desde Tarija a La Quiaca (no hay información del tramo Tarija-Mojo)								Sin Peaje
		14	Cruce Mojo	Villazón (Lim Argentina en la Quiaca)	24	Consolidado			248	45	
	A Yacuiba	9	Villa Montes	Yacuiba (Límite con Argentina Pocitos)	99	Pav			622	37 (32/40)	Sin Peaje

BRASIL

		Ruta	Tramo		Longitud (Km)	Características			Transito		Proyectos	Peajes
			Inicio	Fin		Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 2001	% Pesados*		
MERCOSUR - CHILE	Corredor Uruguaiana - Porto Alegre (BR 290)	290	Entrada Puente Internacional	Uruguayana	4.9	PAV	2	B				Por Peaje
		290	Uruguayana	Intersección RS377	68.8	PAV	2	B	1,850			
		290	Intersección RS377	Intersección RS377 (Alegrete)	68.7	PAV	2	B				
		290	Intersección RS377 (Alegrete)	Rosarios do Sul	100.2	PAV	2	R				
		290	Rosarios do Sul	Interesección BR158	21.6	PAV	2	R				
		290	Interesección BR158	Intersección RS473 (Sao Gabriel)	43	PAV	2	R				
		290	Intersección RS473 (Sao Gabriel)	Intersección BR392	84.9	PAV	2	R				
		290	Intersección BR392	Intersección BR153	16.2	PAV	2	B	2,476			
		290	Intersección BR153	Intersección BR153 (A Cachoeria Do Sul)	54.6	PAV	2	B				
		290	Intersección BR153 (A Cachoeria Do Sul)	Intersección BR471	47.1	PAV	2	B				
		290	Intersección BR471	Sao Jerónimo	53.3	PAV	2	B				
		290	Sao Jerónimo	Int. Ruta 116	50	PAV	2	B	8,386	10		
		Paso Internacional Uruguayana - Pasos de los libres										
	Corredor Uruguayana - Sao Borja (BR 472)	472	Intersección BR290 (Uruguayana)	Acceso Itaqui	93.9	PAV	2	B	1,803			Sin Peaje
		472	Itaqui	Intersección BR287 (Sao Borja)	84	PAV	2	B				
		Paso Internacional Uruguayana - Pasos de los libres / Santo Tomé - Sao Borja										
MERCOSUR - CHILE	Corredor Porto Alegre - Curitiba (BR 116)	116	Intersección BR290 (Porto Alegre)	Intersección BR386	8.8	PAV	4	B	48,588			Por Peaje
		116	Intersección BR386	Caixas Do Sul	111.8	PAV	2	B	5,137	5		
		116	Caixas Do Sul	Intersección RS453	5.3	PAV	4	R				
		116	Intersección RS453	Intersección BR285 (Vacaria)	106.2	PAV	2	R	1,992			
		116	Intersección BR285 (Vacaria)	Límite RG-SC	38.7	PAV	2	R				
		116	Límite RG-SC	Intersección BR282 (LAGE)	64.8	PAV	2	B	2,427	20		
		116	Intersección BR282 (LAGE)	Intersección BR470	61.2	PAV	2	B	2,532	25		
		116	Intersección BR470	Papanouva	132	PAV	2	R	2,829			
		116	Papanouva	Intersección SC280	41.6	PAV	2	B	3,985	25		
		116	Intersección SC280	Limite SC-PR	12.3	PAV	2	B	2,975			
		116	Limite SC-PR	Intersección BR476	30.3	PLA	4	B				
		116	Intersección BR476	Intersección BR476 (Acceso Norte a Curitiba)	16.5	PLA	4	B	8,092	15		
	Corredor Sao Borja - Curitiba X 116 (BR 285)	285	Sao Borja (Acc Puente Internacional)	Intersección BR392 (S.Angelo)	177.5	PAV	2	B	1,256	35/40		Por Peaje
		285	Intersección BR392 (S.Angelo)	Intersección BR158	81.4	PAV	2	R	3,450			
		285	Intersección BR158	Intersección BR377 (Carazinho)	33	PAV	2	R				
		285	Intersección BR377 (Carazinho)	Intersección BR386 (S.Barbara)	50.4	PAV	2	R	2,325			
		285	Intersección BR386 (S.Barbara)	Intersección BR153 (Passo Fundo)	30.9	PAV	2	R	4,188			
		285	Intersección BR153 (Passo Fundo)	Intersección BR470 (Lagoa Vermelha)	102.5	PAV	2	B				
		285	Intersección BR470 (Lagoa Vermelha)	Intersección BR116 (Vacaria)	79	PAV	2	B	1,966			
		Paso Internacional Santo Tomé - Sao Borja										
ERCOSUR - CHILE (Sólo BR116)	Corredor Chuí - orto Alegre (BR 471 y BR 116)	471	Chui	Intersección BR392 (Quinta)	221.6	PAV	2	M				Peaje Sólo en BR116
		471	Intersección BR392 (Quinta)	Acceso Pelotas	35.3	PAV	2	M				
		116	Acceso Pelotas	Camacua	126.1	PAV	2	B	6,503			
		116	Camacua	Intersección BR290 290	106.6	PAV	2	R	6,503	10		
		116	Intersección BR290 290	Acceso Porto Alegre	20.4	PAV	4	B	11,724			

M	Pc	Paso Internacional Chuí - Chuy											
	Corredor S. Do Libramento - Pelotas (BR 293)	293	Santana Do Libramento	Intersección BR158	31.4	PAV	2	R				Sin Peaje
		293	Intersección BR158	Intersección BR153 Bagé)	132.7	PAV	2	M	1,814			
		293	Intersección BR153 Bagé)	Acceso Pelotas	161.1	PAV	2	B	1,814			
		Paso Internacional Santana Do Libramento -											
	Corredor Pelotas - Uruguayana (BR 392)	392	Acceso Pelotas	Acceso Cangucu	47.1	PAV	2	B	3,973	15		Por Peaje
		392	Intersección RS471	Intersección BR153	125.9	PAV	2	B	1,075			
		392	Intersección BR153	Intersección BR290	29.2	PAV	2	B				
		392	Intersección BR290	Intersección BR287 (Santa María)	79	PAV	2	M	5,307	20		
		392	Intersección BR287 (Santa María)	Intersección BR377 (Cruz Alta)	147.9	PAV	2	B				
		392	Intersección BR377 (Cruz Alta)	Intersección BR285	94	PAV	2	B				
		Paso Internacional Uruguayana - Pasos de los libres / Santo Tomé - Sao Borja											
MERCOSUR - CHILE	Corredor Sao Borja - Curitiba X 153/476 (BR 153 / 476)	153	Intersección BR285 (Pasaso Fundo)	Intersección RS480 (Erechim)	70	IMP	2				En Const	Sin Peaje
		153	Intersección RS480 (Erechim)	Límite SC-RG	52.1	PAV	2	M				
		153	Límite SC-RG	Intersección BR282	60.6	PAV	2	B	2,984			
		153	Intersección BR282	Límite SC-PR	59.2	PAV	2	M	2,248			
		476	Límite SC-PR	Acceso Sao Mateus	88.5	PAV	2	M				
		476	Acceso Sao Mateus	Acceso Lapa	82.1	PAV	2	B				
		476	Acceso Lapa	Intersección BR116	73.4	PAV	2	B	3,692	15		
		Paso Internacional Santo Tomé - Sao Borja											
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA y BRA-PY-BO	Corredor Foz de Iguacu - Curitiba (BR 277)	469	Acceso Puente Tancredo Neves	Intersección BR277 (Foz de Iguazu)	12.7	PLA	2	B	4,795			Por Peaje
		277	Intersección BR469 (Foz de Iguazu)	Intersección PR182	121.2	PAV	2	B	4,751			
		277	Intersección PR182	Intersección BR467 (Cascavel)	18	PAV	2	B				
		277	Intersección BR467 (Cascavel)	Intersección PR158 (Laranjeiras Do Sul)	129.2	PAV	2	B				
		277	Intersección PR158 (Laranjeiras Do Sul)	Intersección BR373 (Tres Pinheiros)	55.1	PAV	2	B	3,346			
		277	Intersección BR373 (Tres Pinheiros)	Intersección PR466 (Guarapuava)	54	PAV	2	B				
		277	Intersección PR466 (Guarapuava)	Acceso Relogio	45.4	PAV	2	B				
		277	Acceso Relogio	Intersección PR153 (Iratí)	58.7	PAV	2	B				
		277	Intersección PR153 (Iratí)	Intersección BR376 (Sao Luiz Do Puruna)	98	PAV	2	B				
		277/376	Sao Luiz Do Puruna	Curitiba	76.7	PAV	4	B	4,746	10		
		Paso Internacional Foz de Iguacu - Puerto Iguazú - Ciudad del Este											
ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	de Iguacu - Sao Paulo (BR 369 y BR 280)	369	Intersección BR277 (Cascavel)	Intersección BR487 (Campo Murao)	171.4	PAV	2	B	3,132			Por Peaje BR369 y BR280. Sin Peaje BR153
		369	Intersección BR487 (Campo Murao)	Intersección PR466	105.2	EOP/PLA	2	B				
		369	Intersección PR466	Intersección BR376 (Jandaia Do Sul)	11	PAV	2	B				
		369	Intersección BR376 (Jandaia Do Sul)	Intersección BR376 (Apucarana)	16.9	PAV	2	B				
		369	Intersección BR376 (Apucarana)	Acceso Londrina	63.3	PAV	4	R	20,149	5		
		369	Acceso Londrina	Intersección BR153	146.8	PAV	2	B	3,885	15		
		369/153	Intersección BR153	Limite PR-SP	0.6	PAV	4	B				
		369/153	Limite PR-SP	Ourinhos	2.5	PAV	4	B				
		369153	Ourinhos	Intersección SP225	40.3	PAV	2	B	7,045			
		369225	Intersección SP225	Intersección SP280	20	PAV	2	B				
		280/374	Intersección SP280	Intersección BR373 (Boituva)	186.1	PAV	4	B				
		280/375	Intersección BR373 (Boituva)	Intersección BR478	29.7	PAV	4	B				
		280/376	Intersección BR478	Sao Paulo	85.5	PAV	4	B				
			ó									

PORTO	Corredor Foz	280	Intersección 280	Intersección 300	188	PAV	4	B				
		280	Intersección 300	Baruerí	97	PAV	4	B				
		280	Baruerí	Sao Paulo	13	PAV	4	B				
		Paso Internacional Foz de Iguacu - Puerto Iguazú - Ciudad del Este										
MERCOSUR - CHILE, BRA-PY-BO y INTEROCEANICO	Corredor Curitiba - Sao Paulo (BR 116)	116	Curitiba	Límite PR-SP	71.1	PAV	4	B	22,665			Sin Peaje
		116	Límite PR-SP	Intersección BR478 (Registro)	103.7	PAV	4	R	10,186	30		
		116	Limite PR-SP	Intersección BR478	50.8	PAV	4	B	12,824	30		
		116	Intersección BR478	Sao Paulo	178	PAV	4	R	50,490	10		
		BR050	Sao Paulo	Santos	55.4	PAV	4	B	11,718	30		
MERCOSUR - CHILE	Corredor Sao Paulo - Río de Janeiro (BR 116)	116	Sao Paulo	Intersección BR383	123.7	PAV	4	B	53,739			Por Peaje
		116	Intersección BR383	Intersección BR459	60.7	PAV	4	B	21,793			
		116	Intersección BR459	Límite SP-RJ	52.2	PAV	4	B				
		116	Límite SP-RJ	Intersección BR354 (Passos)	3.5	PAV	4	B				
		116	Intersección BR354 (Passos)	Intersección BR494	56.3	PAV	4	R	26,875			
		116	Intersección BR494	Intersección BR465	48.1	PAV	4	R	14,319			
		116	Intersección BR465	Rio de Janeiro	160.6	PAV	4	R				
BRASIL - BOLIVIA - PERU - CHILE	Corredor Sao Paulo - Corumbá (BR 300 y BR 262)	300	Int 280	Bauru	233	PAV	2/4	B				BR300 por Peaje, BR262 Sin Peaje
		300	Bauru	Lins	124	PAV	4	B				
		300	Lins	Aracatuba	87	PAV	4	B				
		300	Aracatuba	Tres Lagoas	136	PAV	4	B				
		262	Tres Lagoas	Campo Grande	323	PAV	2	R/M	2,368	20/30		
		262	Campo Grande	Corumba	401	PAV	2	R	1,666	20/30		
		Paso Internacional Corumbá - Puerto Suarez										
INTEROCENICO	Corredor Cuiabá - San Matías (BR 70)	70	Cuiabá	Varzea Grande	20	PAV	2					Sin Dato
		70	Varzea Grande	Caceres	202	PAV	2					
		70	Caceres	San Matías	115							
		Paso Internacional San Matías										
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAME	Corredor Manaos - Venezuela (BR 174)	174	Manaos	Fin Autopista	19.3	PAV	4	B				Sin Peaje
		174	Fin Autopista	Presidente Figueredo	115	PAV	2	B				
		174	Presidente Figueredo	Lim. Roraima	148.5	PAV	2	R				
		174	Lim. Amazonas	Jundiá	72.7	PAV	2	B				
		174	Jundiá	Martins Pereira	152	PAV	2	B				
		174	Martins Pereira	Villa Novo Paraíso	20.5	PAV	2	B				
		174	Villa Novo Paraíso	Iracema	167.6	PAV	2	B				
		174	Iracema	Int. Ruta 205 (Boa Vista)	94.3	PAV	2	R				
		174	Int. Ruta 205 (Boa Vista)	Pacarima (Frontera Venezuela)	212.8	PAV	2	R				
		Paso Internacional Corumbá - Puerto Suarez										

CHILE

		Ruta	Tramo		Longitud (Km)			Características			Tránsito			Proyectos	Jurisdicción	Región	Peaje
			Inicio	Fin	Prog. Inicio	Prog. Fin	Longitud	Pavimento	Estado	Nº Carriles	TMDA 2000	% Camiones	% Buses				
			Paso Pino Hachado									Cam.	Buses				
BAHIA BLANCA - CONCEPCION	Bahía Blanca - Concepción	R 89	Límite Internaciona	Malalcahuellc							276	11,78	4,35			IX	
		R 89	Malalcahuello	Curacautín	0.00	180.83	180.83	Pav. 95%	Bueno	4	735	13,22	2,85	Conservación y Pavimento 5%	Vialidad	IX	
		R 89	Curacautín	Tres Esquinas							637	18,56	7.80			IX	
		R 89	Tres Esquinas	Victoria (Int. Ruta 5)							791	18,32	7,88			IX	
		5	Victoria (Int. R 89)	Collipulli	408.76	509.34	100.58	Pav.	Bueno	4	6,220	41,18	8,45	Conservación	Concesionado	IX	
		5	Collipulli	Los Angeles							8,572	41,73	9,27			VIII	
		5	Los Angeles	Intersección O 50	509.34	459.58	49.76	Pav.	Bueno	4	9,457	34,64	8,29	Conservación	Concesionado	VIII	Con Peaje
		5	Intersección O 50	Chillán	459.58	398.36	61.22	Pav.	Bueno	4	8,752	40,33	7,11	Conservación	Concesionado	VIII	
		O 50	Intersección Ruta 5(Cabrero)	Agua de la Gloria	0.00	60.23	60.23	Pav.	Bueno	4	4,563	50,72	6,29	Conservación	Vialidad	VIII	
		O 50	Agua de la Gloria	Concepción							4,899	50,68	6,2			VIII	
		Autopista	Chillán	Concepción				Pav.	Bueno		Sin antecedentes			Conservación	Concesionado	VIII	
		Autopista	Concepción	Coronel				Pav.	Bueno		17,089	17,33	14,83	Conservación	Concesionado	VIII	
		148	Chillán	Quillón							3,394	19,24	7,68			VIII	
		148	Quillón	Florida	0.00	82.32	82.32	Pav.	Bueno	4	1,520	21,11	6,86	Conservación	Vialidad	VIII	
		148	Florida	Concepción							1,415	21,17	7,34			VIII	
MERCOSUR-CHILE	Buenos Aires – Concepción		Tunel Cristo Redentor														
		5	Chillán	Cocharcas	398.36	377.71	20.65	Pav.	Bueno	4	12,822	36,31	8,97	Conservación	Concesionado	VIII	
		5	Cocharcas	San Carlos							11,917	35,38	10,32			VIII	
		5	San Carlos	Parral	377.71	340.56	37.15	Pav.	Bueno	4	10,470	44,55	7,04	Conservación	Concesionado	VII	
		5	Parral	Longaví							18,538	49,35	12,46			VII	
		5	Longaví	Villa Alegre	340.56	250.07	90.49	Pav.	Bueno	4	11,324	40,58	9,54	Conservación	Concesionado	VII	
		5	Villa Alegre	Maule							16,129	36,07	12,21			VII	
		5	Maule	Talca							16,943	34,62	12,42			VII	
		5	Talca	San Rafael							15,722	35.50	9,58			VII	
		5	San Rafael	Curicó							12,564	36,01	9,12			VII	
		5	Curicó	Teno							7,774	29.29	9.83			VII	
		5	Teno	San Fernando	250.07	83.98	166.09	Pav.	Bueno	4	14,028	41,09	8,77	Conservación	Concesionado	VII	Con Peaje
		5	San Fernando	Malloa							17,245	34,49	8,94			VI	
		5	Malloa	Requinoa							29,158	38,46	8,00			VI	
		5	Requinoa	Rancagua							30,549	37,09	7,25			VI	
		5	Rancagua	Graneros							20,714	34,45	11,44			VI	
		5	Graneros	Paine	83.98	17.45	66.53	Pav.	Bueno	4	19,662	36,12	11,29	Conservación	Concesionado	VI	
		5	Paine	San Bernardo							42,640	27.47	8.31			VI	
		5	San Bernardo	Santiago	17.45	0.00	17.45	Pav.	Bueno	4	40,672	27.55	7.16	Conservación	Concesionado	VI-RM	
		5	Santiago	Llayllay	0.00	56.70	56.70	Pav.	Bueno	4	9,203	37,43	9,29	Conservación	Concesionado	RM-V	
		60	Llayllay	Panquehue	0.00	29.31	29.31	Pav.	Bueno	2	9,748	36,33	28,43	Construcción Nueva ruta paralela a la concesionada	Vialidad	V	
		60	Panquehue	San Felipe							9,511	33,34	28,37			V	
		60	San Felipe	Los Andes	29.31	45.17	15.86	Pav.	Bueno	2	9,511	33,34	28,37		Vialidad	V	
		60	Los Andes	Río Blanco	45.17	113.38	68.21	Pav.	Bueno	2-4	2,323	26,04	10,00		Vialidad	V	
		60	Río Blanco	Tunel Cristo Redentor							1,689	49,85	7,91			V	
MERCOSUR - CHILE	Buenos Aires – Valparaiso		Tunel Cristo Redentor (AR) - Los Andes (CH)														
		5	Llayllay	La Calera	86.00	111.45	25.45	Pav.	Bueno	4	21,444	32.81	7.42	Construcción Nueva ruta paralela a la concesionada	Concesionado	V	
		60	La Calera	San Pedro	3.60	65.35	61.75	Pav.	Bueno	2	12,677	28,11	9,39		Concesionado	V	Con Peaje
		60	San Pedro	Viña del Mar							13,874	29,08	10,44			V	
		62	Viña del Mar	Valparaiso	Zona Urbana.Sin antecedentes											V	
MERCOSUR - CHILE	Buenos Aires – Valparaiso (por Autopista 68)		Tunel Cristo Redentor (AR) - Los Andes (CH)														
		AU 68	Santiago	Túnel Lo Prado							19,551	21,75	6,91			RM	
		AU 68	Túnel Lo Prado	Curacaví							20,963	20.20	5,64			RM	
		AU 68	Curacaví	Túnel Zapata	0.00	109.60	109.60	Pav.	Bueno	4	17,613	22,09	5,85	Conservación	Concesionado	RM	Con Peaje
		AU 68	Túnel Zapata	Casablanca							10,360	23,38	5,42			V	
		AU 68	Casablanca	Valparaiso							8,604	25,83	5.50			V	
		AU 68	Casablanca	Valparaiso							20,205	29.80	7,63			V	
		57-CH	Int. Ruta 5	Los Andes	0.00	79.40	79.40	Pav.	Bueno	2	6,139	16,53	8,18	Conservación	Concesionado	V	
MERCOSUR-CHILE	Buenos Aires – San Antonio (por Autopista 78)		Tunel Cristo Redentor (AR) - Los Andes (CH)														
		AU 78	Santiago	Puangue	0.00	112.05	112.05	Pav.	Bueno	4	5,078	16,94	5,55	Conservación	Concesionado	RM	Con Peaje
		AU 78	Puangue	Leyda							7,779	17,72	6,38			V	
		AU 78	Leyda	San Antonio							7,761	17,73	6,22			V	
			Arica (CH) – Tacna (PR)														
		5	Santiago	Int. Ruta 57 (a los Andes)	0.00	33.00	33.00	Pav.	Bueno	4	9,169	37,85	6,48	Conservación	Concesionado	R.M	
		5	Int. Ruta 57 (a los Andes)	Rungue	33.00	86.00	53.00	Pav.	Bueno	4	9,169	37,85	6,48	Conservación	Concesionado	R.M	
		5	Rungue	Llaillay							9,203	37,43	9,29			R.M	
		5	Llailay	La Calera	86.00	111.45	25.45	Pav.	Bueno	4	21,444	32,81	7,42	Conservación	Concesionado	V	
		5	La Calera	Los Nogales	111.45	115.45	4	Pav.	Bueno	4	18,631	33,68	7,97	Conservación	Concesionado	V	
		5	Los Nogales	Catapilco	115.45	155.58	40.13	Pav.	Bueno	4	7,032	27,97	9,08	Conservación	Concesionado	V	
		5	Catapilco	Pullally (Int. Ruta E 35)							8,782	25.96	8.67			V	Con Peaje
		5	Pullally (Int. Ruta E 35)	Los Vilos	155.58	224.91	69.33	Pav.	Bueno	4	7,241	29.13	9.26	Conservación	Concesionado	V	

	Santiago – Perú	5	Los Vilos	Angostura (Int. Ruta D 71)	224.91	279.79	54.88	Pav.	Bueno	4	4,298	34.79	7.01	Conservación	Concesionado	IV	Sin Peaje
		5	Angostura (Int. Ruta D 71)	Socos (Int. Ruta 45)	279.79	371.88	92.09	Pav.	Bueno	4	5,062	38.1	6.3	Conservación	Concesionado	IV	
		5	Socos (Int. Ruta 45)	Tongoy	371.88	462.62	90.74	Pav.	Bueno	4	3,166	32,25	7,02	Conservación	Concesionado	IV	
		5	Tongoy	Coquimbo							4,985	24,09	5,32			IV	
		5	Coquimbo	La Serena	462.62	472.96	10.34	Pav.	Bueno	4	3,348	33,99	9,35	Conservación	Concesionado	IV	
		5	La Serena	Límite IV Reg.	472.96	662.67	189.71	Pav.	Bueno	2	2,115	46,11	10,07		Vialidad	IV	
			Límite IV Reg.	Vallenar							2489	48,79	10,09			III	
		5	Vallenar	Copiapó	662.97	807.25	144.58	Pav.	Bueno	2	2,089	44,24	9,33		Vialidad	III	
		5	Copiapó	Caldera	807.25	882.35	75.1	Pav.	Bueno	2	2,703	32,28	7,43		Vialidad	III	
		5	Caldera	Chañaral	882.35	972.37	90.02	Pav.	Bueno	2	2,428	35,16	8,27		Vialidad	III	
		5	Chañaral	Las Bombas							1,058	53,91	8,72			III	
		5	Las Bombas	Las Breas							1,097	51,82	12,48			II	
		5	Las Breas	Agua Verde	972.37	1,381.49	409.12	Pav.	Bueno	2	1,195	50,89	10,26		Vialidad	II	
		5	Agua Verde	Varillas							1,227	52,53	10,97			II	
		5	Varillas	La Negra							2,704	38,19	9,19			II	
		5	La Negra	Antofagasta (Int. Ruta 26)							837	61,08	4,93	En estudio concesión de la conservación		II	
PORTO ALEGRE-JUJUY-ANTOFAGASTA		5	Antofagasta (Int. Ruta 26)	Int. Ruta 25(C.Alto)	1,381.49	1,458.91	77.42	Pav.	Bueno	2	2,424	41,9	7,76		Vialidad	II	
		5	Antofagasta (Int. Ruta 26)	Int. Ruta 25(C.Alto)				Pav.	Bueno		3,112	33,55	9,08			II	
		5	Int. Ruta 25(C.Alto)	P. de Valdivia	1,458.91	1,564.02	105.11	Pav.	Bueno	2	706	54,61	5,33		Vialidad	II	
		5	P. de Valdivia	Crucero (Int. Ruta 24)				Pav.	Bueno		619	58,21	6,4			II	
		5	Crucero (Int. Ruta 24)	Quillagua				Pav.	Bueno		678	53,96	7,62			II	
		5	Quillagua	Escalerilla	1,564.02	1,813.75	249.73	Pav.	Bueno	2	517	47,49	7.8		Vialidad	II	
		5	Escalerilla	Iquique (Int. Ruta 16)				Pav.	Bueno		527	47,43	7.65			II	
EJE ANDINO		5	Iquique (Int. Ruta 16)	Huara				Pav.	Bueno		1,160	45.65	10.17			I	
		5	Huara	Pisagua	1,813.75	2,074.76	261.01	Pav.	Bueno	2	754	42.71	13.12		Vialidad	I	
		5	Pisagua	Arica				Pav.	Bueno		768	45.53	13.59			I	
		5	Arica	Int. Ruta 11-CH	2,074.76	2,081.80	7.04	Pav.	Bueno	2	5,360	14.33	4.48	Ampliación 2º Calzad.	Vialidad	I	
		5	Int. Ruta 11-CH	Límite Chile - Perú	2,081.80	2,091.61	9.81	Pav.	Bueno	2	1,625	9.27	6.07	Ampliación 2º Calzad.	Vialidad	I	
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Porto Alegre – Antofagasta		Paso Sico ó Paso Jama														Sin Peaje
		26	Antofagasta	Ruta 5	0.00	14.90	14.90	Pav.	Bueno	2	2,717	29.47	9.66	Conservación	Vialidad	II	
		25	Ruta 5	Calama	0.00	119.30	119.30	Pav.	Bueno	2	1,601	38.34	7.51	Conservación	Vialidad	II	
		23-CH	Calama	San Pedro de Atacama	0.00	97.85	97.85	Pav.	Bueno	2	396	14.62	9.84	Conservación	Vialidad	II	
		27-CH	San Pedro de Atacama	Paso de Jama	0.00	165.19	165.19	Pav.	Bueno	2	214	19.48	8.26	Conservación	Vialidad	II	
INTEROCEANICO	La Paz, Cochabamba – Arica		Tambo Quemado														Sin Peaje
		11-CH	Intersección Ruta 5	Paso Tambo Quemado	0.00	192.70	192.70	Pav.	Bueno	2	1,899	27.4	6.08	Conservación	Vialidad	I	

COLOMBIA

		Ruta	Tramo Inicio	Tramo Fin	Longitud (Km)	Jurisdicción	Tipo de Pavimento	Nº Carriles	Estado	TMDA (Peajes)	TMDA 2,000	% Camiones	Proyectos y Observaciones	Peaje
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (Rumichaca)-Límite con Venezuela (Cúcuta) Por Cali y Bogotá	25	Límite con Ecuador (Rumichaca)	Ipiales	3	Nariño	PAV		B		4,751	13	Concesión en estructuración	Con Peaje
		25	Ipiales	Pasto	80	Nariño	PAV		B	3,458	3,547	21 (13/22)	Concesión en estructuración (Peaje EL PLACER en tramo Pedregal-Tangua)	
		25	Pasto	El Tablón	66	Nariño	PAV		B	1,303	2,367	28 (19/44)	Concesión en estructuración (Peaje CANO)	
		25	El Tablón	Mojarras	54	Cauca	PAV		B		1,338	46	Concesión en estructuración	
		25	Mojarras	Popayan	121	Cauca	PAV		B	1,389	1,907	36 (22/43)	Concesión en estructuración (Peaje EL BORDO)	
		25	Popayan	Villa Rica	91	Cauca	PAV		B		5,045	26 (21/30)	Carretera Nacional Concesionada (Peajes en Tunia y en Villa Rica sin información de tránsito)	
		25	Villa Rica	Jamundi	16	Cauca-Valle	PAV		B		6,136	20	Carretera Nacional Concesionada	
		25	Jamundi	**Cali**	10	Valle del Cauca	PAV		B		17,481	11	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	**Cali**	Palmira	23	Valle del Cauca	PAV		B		13,271	10 (7/13)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje en salida de Cali y Palmira sin información)	
		25	Palmira	La Paila	103	Valle del Cauca	PAV		B		8,146	33 (22/43)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje en Ginebra, San Pedro y Andalucía sin información)	
		40	La Paila	Alambrado	26	Valle del Cauca-Quindio	PAV		B				Concesión en estructuración	
		40	Alambrado	Armenia (La Española)	28	Quindio	PAV		B		4,907	37 (11/45)	Concesión en estructuración	
		40	Armenia (La Española)	Calarca	5	Quindio	PAV		B		11,348	11	Concesión en estructuración	
		40	Calarca	Cajamarca	45	Quindio-Tolima	PAV		B		3,147	62	Concesión en estructuración	
		40	Cajamarca	Ibague	29	Tolima	PAV		B		3,579	55	Concesión en estructuración (Peaje sin información)	
		40	Ibague	Espinal	62	Tolima	PAV		B	7,774	7,415	35 (31/37)	Concesión en estructuración (Peaje GUALANDAY)	
		40	Espinal	Girardot	16	Tolima	PAV		B		6,910	40	Concesión en estructuración (Peaje sin información)	
		40	Girardot	Fusagusa	72	Cundinamarca	PAV		B	9,924	7,220	34 (16/39)	Concesión en estructuración (Peaje CHINAUTA)	
		40	Fusagusa	**Bogotá**	56	Cundinamarca	PAV		B	13,078	12,203	25 (20/27)	Concesión en estructuración (Peaje CHUSACA)	
		55	**Bogotá**	La Caro	7	Cundinamarca	PAV		B		54,449	8	Concesión en estructuración (Peaje sin información)	
		55	La Caro	Briceño	13	Cundinamarca	PAV		B		14,498	23	Concesión en estructuración	
		45A	Briceño	Ubaté	56	Cundinamarca	PAV		B	3,913	3,806	25 (20/30)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje CASABLANCA)	
		45A	Ubaté	Chiquinquirá	49	Cundinamarca-Boyacá	PAV		B		3,571	26	Carretera Nacional Concesionada	
		45A	Chiquinquirá	Puente Nacional	37	Boyacá-Santander	PAV		B	1,059	2,767	21	Concesión en estructuración (Peaje SABOYA)	
		45A	Puente Nacional	Vado Real	21	Santander	PAV		B		3,352	25 (14/31)	Concesión en estructuración	
		45A	Vado Real	Bucaramanga	187	Santander	PAV		B	2478 / 2664	2,624	36 (30/42)	Concesión en estructuración (Peajes en Oiba s/d, y en SAN GIL y LOS CUROS)	
		66	Bucaramanga	Berlín	60	Santander	PAV		B		1,645	52	Carretera Nacional Pavimentada (Peaje sin información)	
		66	Berlín	Pamplona	62	Norte de Santander	PAV		B		1,646	41	Carretera Nacional Pavimentada	
		55	Pamplona	Cucuta (Pte. Int. Simón Bolivar)	69	Norte de Santander	PAV		B	3,419	3,036	31 (28/34)	Carretera Nacional Pavimentada (Peaje LOS ACACIOS)	
	Límite con Ecuador (Rumichaca)-Límite con Venezuela (Cúcuta) Por Cali-Medellín-Bucaramanga		Desde Te de Hatillo en corredor Cali a Santa Marta											Sin Peaje
		25	Te de Hatillo	Barbosa	10	Antioquía	PAV		B		3,687	20	Carretera Nacional Pavimentada	
		62	Barbosa	Puerto Berrio	154	Antioquía	PAV		B		1,154	41 (36/42)	Carretera Nacional Pavimentada (Peajes CISNEROS y PUERTO BERRIO sin información)	
		62	Puerto Berrio	Puerto Araujo	69	Santander	PAV		B		1,147	49	Carretera Nacional Pavimentada	
		45	Puerto Araujo	La Lizama	87	Santander	PAV		B		1,947	66	Carretera Nacional Pavimentada	
		66	La Lizama	Lebrija	64	Santander	PAV		B		2,388	33 (31/34)	Carretera Nacional Pavimentada	
		66	Lebrija	Te de Aerop.	3	Santander	PAV		B		3,746	31	Carretera Nacional Pavimentada	
		66	Te de Aerop.	Girón	6	Santander	PAV		B		4,217	10	Carretera Nacional Pavimentada	
		66	Girón	Bucaramanga	9	Santander	PAV		B		28,442	8	Carretera Nacional Pavimentada	
			Por el Corredor "Límite con Ecuador (Rumichaca)-Límite con Venezuela (Cúcuta)" a Cúcuta											
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (San Miguel)-Límite con Venezuela (Cúcuta)	45	Límite con Ecuador (San Miguel)	Mocoa	170	Putumayo	Afirmado		R		353	25 (11/36)	Carretera Nacional **sin** Pavimentar (Afirmado)	Sin Peaje
		10	Mocoa	El Encano	125	Putumayo	PAV		B		297	43 (21/49)	Carretera Nacional con tramos Pavimentados (19 Km) y otros sin Pavimentar (106 Km)	
		10	El Encano	Pasto	18	Nariño	PAV		B		1,309	17	Carretera Nacional Pavimentada	
			Por el Corredor "Límite con Ecuador (Rumichaca)-Límite con Venezuela (Cúcuta)" a Cúcuta											
	Cali a Barranquilla y Santa Marta		Desde La Paila a Santa Marta											Con Peaje
		25	La Paila	Cartago	57	Valle del Cauca-Quindio	PAV		B		5,904	29 (25/34)	Concesión en estructuración	
		25	Cartago	Cerritos	9	Risaralda	PAV		B		7,210	26	Concesión en estructuración (Peaje CERRITOS 2)	
		25	Cerritos	Pereira	8	Risaralda	PAV		B		14,964	17	Concesión en estructuración	
		29	Pereira (Viaducto)	Dosquebradas	12	Risaralda	PAV		B		50,061	5	Carretera Nacional Concesionada	
		29	Dosquebradas	Chinchiná	26	Risaralda	PAV		B		7,703	23 (20/29)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje sin información)	
		29	Chinchiná	La Manuela	9	Caldas	PAV		B		3,115	59 (43/67)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje sin información)	
		50	La Manuela	Irra	31	Caldas	PAV		B		272	34	Carretera Nacional Pavimentada	
		29	Irra	La Felisa	16	Caldas	PAV		B		2,925	61	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	La Felisa	La Pintada	46	Caldas	PAV		B		3,022	67	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	La Pintada	Caldas	56	Antioquía	PAV		B	3,223	3,349	51 (15/54)	Concesión en estructuración (Peaje PRIMAVERA)	
		25	Caldas	Itagüí	9	Antioquía	PAV		B		19,998	7	Concesión en estructuración	
		25	Itagüí	Medellín	7	Antioquía	PAV		B		29,597	11	Concesión en estructuración	
		25	Medellín	Te de Copacabana	6	Antioquía	PAV		B		22,207	17	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	Te de Copacabana	Te de Girardota	8	Antioquía	PAV		B		16,661	20	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	Te de Girardota	Te de Hatillo	8	Antioquía	PAV		B		7,698	31	Carretera Nacional Pavimentada	
		25	Te de Hatillo	Caucasia	253	Antioquía	PAV		B	2182 / 2001	2,188	54 (47/60)	Carretera Nacional Pavimentada (Peaje LOS LLANOS y TARAZA)	
		25	Caucasia	Planeta Rica	68	Córdoba	PAV		B	2,743	2,672	45 (43/46)	Concesión en estructuración (Peaje LA APARTADA)	
		25	Planeta Rica	La Ye	53	Córdoba	PAV		B	1,408	1,591	51 (48/53)	Concesión en estructuración (Peaje CARIMAGUA)	
		25	La Ye	Sampués	50	Córdoba	PAV		B		3,401	34 (32/35)	Concesión en estructuración	
		25	Sampués	Sincelejo	9	Sucre	PAV		B		5,439	25	Concesión en estructuración	
		25	Sincelejo	Corozal	10	Sucre	PAV		B		7,172	17	Concesión en estructuración	
		25	Corozal	Puerta de Hierro	15	Sucre	PAV		B		3,546	26	Concesión en estructuración	
		25	Puerta de Hierro	Carreto	84	Bolivar	PAV		B	1,611	1,946	43 (40/46)	Concesión en estructuración (Peaje EL CARMEN)	
		25	Carreto	Calamar	30	Bolivar	PAV		B	1,343	1,208	51	Concesión en estructuración (Peaje CALAMAR)	
		25	Calamar	Palmar de Varela	57	Atlántico	PAV		B	2,206	1,721	44 (40/46)	Concesión en estructuración (Peaje PONEDERA)	
		25	Palmar de Varela	Malambo	13	Atlántico	PAV		B		4,802	23	Concesión en estructuración	
		25	Malambo	Barranquilla	5	Atlántico	PAV		B		6,837	16	Concesión en estructuración	
		90A	Barranquilla	Puerto Colombia	13	Atlántico	PAV		B		6,334	10	Carretera Nacional Concesionada (Peaje sin información)	
		90	Barranquilla	Ciénaga	57	Magdalena	PAV		B	801	4,433	38 (37/41)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje PUENTE ALTO y otro sin información)	
		90	Ciénaga	Ye de Ciénaga	6	Magdalena	PAV		B		7,977	25	Carretera Nacional Concesionada	
	Cali a Cartagena (a partir de Carreto)		A partir de Carreto			Bolivar								Sin Peaje
		90	Carreto	Arjona	44	Bolivar	PAV		B		1,479	36 (25/46)	Concesión en estructuración (Peaje sin información)	
		90	Arjona	Turbaco	14	Bolivar	PAV		B		3,181	18	Concesión en estructuración	
		90	Turbaco	Cartagena	7	Bolivar	PAV		B		7,229	13	Concesión en estructuración	
	e	45A	Bucaramanga	San Alberto	92	Santander	PAV		B	1,733	2,082	41 (31/49)	Concesión en estructuración (Peaje RIO BLANCO)	

COLOMBIA

	Ruta	Tramo Inicio	Tramo Fin	Longitud (Km)	Jurisdicción	Tipo de Pavimento	Nº Carriles	Estado	TMDA (Peajes)	TMDA 2,000	% Camiones	Proyectos y Observaciones	Peaje
Bucaramanga-Límite con Venezuela (Paraguachón)	45	La Mata	San Roque	88	César	PAV		B		2,753	51 (51/53)	Concesión en estructuración	Con Peaje
	45	San Roque	Chiriguaná	9	César	PAV		B		2,392	53	Concesión en estructuración	
	49	Chiriguaná	La Jagua	33	César	PAV		B		951	49 (39/57)	Concesión en estructuración	
	49	La Jagua	Villanueva	132	César-Guajira	PAV		B		1,800	18 (15/23)	Carretera Nacional Pavimentada	
	49	Villanueva	Albania	98	Guajira	PAV		B		3,106	16 (10/26)	Carretera Nacional Pavimentada (Peaje sin información)	
	S/D	Albania	Cuatro Vías	44	Guajira	S/D		B		1,472	21	Otras vías	
	90	Cuatro Vías	Maicao	27	Guajira	PAV		B		3,401	23	Carretera Nacional Concesionada	
	90	Maicao	Límite con Venezuela (Paraguachón)	12	Guajira	PAV		B		7,124	10	Carretera Nacional Concesionada (Peaje sin información)	
		Albania a Maicao por Ruta 88 tiene una longitud de 49 Km. sin pavimentar y con muy bajo tránsito, menor a los 71 Km. por el otro trayecto.											
San Roque-Puerto de Santa Marta	45	San Roque	Bosconia	97	César	PAV		B	1,956	2,360	53 (48/57)	Concesión en estructuración (Peaje LA LOMA)	Con Peaje
	45	Bosconia	Si Dios Quiere	42	César	PAV		B	1,936	2,260	49	Concesión en estructuración (Peaje COPEY)	
	45	Si Dios Quiere	Ye de Ciénaga	90	Magdalena	PAV		B		2,488	47 (16/53)	Concesión en estructuración	
	90	Ye de Ciénaga	Aeropuerto Simón Bolivar	20	Magdalena	PAV		B		5,985	24	Carretera Nacional Pavimentada	
	90	Aeropuerto Simón Bolivar	Gaira	7	Magdalena	PAV		B		12,821	13	Carretera Nacional Pavimentada	
	90	Gaira	Santa Marta	9	Magdalena	PAV		B		10,191	3	Carretera Nacional Pavimentada	
Puerto de Santa Marta-Barranquilla	90	Ye de Ciénaga	Ciénaga	6	Magdalena	PAV		B		7,977	25	Carretera Nacional Concesionada	Con Peaje
	90	Ciénaga	Barranquilla	57	Magdalena	PAV		B	801	4,433	38 (37/41)	Carretera Nacional Concesionada (Peaje PUENTE ALTO y otro sin información)	

ECUADOR

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Transito		Proyectos	Peaje
			Inicio	Fin	(Km)	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 2001	% Pesados*		
EJE ANDINO	Corredor Quito - Combia x Tulcan (E35)	E35	Tambillo	Oton	74.8	Asfalto	2/3	B (4)	0	30/40		S/D
		E35	Oton	Cajas (Lim. Imbabura)	13.13	Asfalto	2/4	B (4)	0	30/35		
		E35	Cajas (Lim. Imbabura)	Otavalo	16.08	Asfalto	3	B (5)	0	15		
		E35	Otavalo	Tramo Urbano Ibarra	23.65	Asfalto	3	B (5)	0	20		
		E35	Tramo Urbano Ibarra	Pte. Río Juncal (Lim.Carchi)	43.08	Asfalto	2	B (4)	0	20		
		E35	Pte. Río Juncal (Lim. Imbabura)	Las Juntas	81.14	Asfalto	2	B (4)	0	20/25		
		E35	Las Juntas	Lim. Colombia (Pte. Internacional Rumichac.)	4.41	Asfalto	3	B (5)	0	15		
		Paso Internacional							7974	15		
EJE ANDINO	Quito - Perú x Macará (E35)	E35	Tambillo	Lim, Cotopaxi	22.94	Asfalto	4-Jan	B (5)	0	20/25		S/D
		E35	Lim. Cotopaxi	Latacunga	38.22	Asfalto	3-Jan	B (5)	0	20/25		
		E35	Latacunga	Lim. Tungurahua	18.58	Asfalto	4	B (4)	0	15/20		
		E35	Lim. Tungurahua	Intersec. Panamericana Santa Fe	10.94	Asfalto	5	B (4)	7644	15/20		
		E35	Intersec. Panamericana Santa Fe	Lim. Chimborazo	38.77	Asfalto	3	B (4)	0	20		
		E35	Lim. Chimborazo	Vía a Guaranda	36.19	Asfalto	4	B (4)	0	20		
		E35	Vía a Guaranda	Lim. Cañar	138.35	Asfalto	3	B (4)	0	20		
		E35	Lim. Cañar	Y de Zhud	16.64	Asfalto	3-Jan	R (3)	1066	20		
		E35	Y de Zhud	Azogues	59.62	Asfalto	3-Jan	R (3)	0	25/30		
		E35	Azogues	Jadan	14.11	Asfalto	2	B (4)	6785	25/30		
		E35	Jadan	Entronque Vía Cuenca	25.71	Asfalto	5	R (3)	6326.89682	30/35		
		E35	Entronque Vía Cuenca	Estación Cumbe	15.04	Asfalto	3	B (5)	5428	30/35		
		E35	Estación Cumbe	Lim. Loja	87.57	Asfalto	3	B (4)	0	30/35		
		E35	Lim. Loja	Loja	104.55	Asfalto	3	B (4)	0	15/20		
		E35	Loja	Catamayo	30.89	Asfalto	3-Jan	B (5)	2449	15/20		
		E35	Catamayo	Veracruz	39.8	Asfalto	3-Jan	B (4)	0	15/20		
		E35	Veracruz	Lim. Peru (Pte Internacional Aguas Verdes)	107.8	Asfalto	2	B (4)	0	15/20		
		Paso Internacional							656	15/20		
	Guayaquil - Perú (Huaquillas) x E40/E25/E50	E40	Guayaquil	La puntilla	16.5	Asfalto	5	B (5)	65557	10		S/D
		E40	La puntilla	Duran	16.5	Asfalto	5	B (5)	42218	15		
		E40	Duran	Zona Urbana Duran	14	Asfalto	4	B (5)	43907	15		
		E40	Zona Urbana Duran	Int. Duran Boliche y Duran Yaguachi	14.3	Asfalto	4	B (5)	11534	20		
		E40	Int. Duran Boliche y Duran Yaguachi	Boliche	16.7	Asfalto	5	B (5)	6704	20/30		
		E25	Boliche	Entronque La Eperanza	100.99	Asfalto	3	B (5)	0	30/35		S/D
		E25	Entronque La Eperanza	Lim. El Oro	24.79	Asfalto	3	B (4)	0	30/35		
		E25	Lim. El Oro	Int. E50	63.33	Asfalto	3	B (5)	0	30/35		
		E25	Int. E50	Arenillas (Int. E50)	8.2	Asfalto	3	B (5)	0	30/35		
		E50	Arenillas (Int. E50)	Huaquillas	21.52	Asfalto	3	B (5)	1312	30/35		S/D
		Paso Internacional							1312	30/35		
	Guayaquil - Quito - Colombia x E25 y E35	E25	Boliche	Lim. Los Ríos	43.78	Asfalto	2	B (4)	0	25		S/D
		E25	Lim. Los Ríos	Babahoyo	9.85	Asfalto	2	B (4)	7300	30/35		
		E25	Babahoyo	Quevedo	103.27	Asfalto	2	B (4)	4728	35/40		
		E25	Quevedo	Lim. Pichincha	56.71	Asfalto	2	B (4)	6968	35/40		
		E25	Lim. Pichincha	Sto. Domingo (Int. E20)	53.03	Asfalto	3	B (4)	0	45		
		E20	Sto. Domingo (Int. E25)	Int E35	101.18	Asfalto	2	B (4)	4710	35		S/D
		E40	Boliche	El Triunfo	28.31	Asfalto	2	B (5)	2800	15/20		S/D
		E40	El Triunfo	Lim. Cañar	3.72	Asfalto	3	B (5)	0	20		
		E40	Lim. Cañar	Int. E35	83.86	Asfalto	3	B (4)	0	25/30		
EJE ANDINO (Sólo E45)	Pto Esmeraldas - Quito -Colombia (Por E35 y E45)	E20	Esmeraldas	Lim. Pichincha	116.57	Asfalto	2	B (5)	0	25/35		S/D
		E20	E35	Lim. Napo	24.16	Asfalto	2	B (4)	1003	35/40		
		E20	Lim. Pichincha	Int. E45	52.76	Ripio	2	R (3)	1002	35/40		
		E45	Int. E20	Lim. Sucumbios	68.68	Ripio	2	R (3)	0	20/25		S/D
		E45	Lim. Napo	Frontera Colombia	63.99	Ripio	2	R (3)	650	20/25		
		Paso Internacional							650	20/25		

PARAGUAY

		Ruta	Tramo		Longitud (Km)			Características			Tránsito		Jurisdicción	Peaje
			Inicio	Fin	Prog. Inicio	Prog. Fin	Longitud	Tipo Pavimento	Nº Carriles	Estado	TMDA	% Pesados		
	Encarna ción-Foz de Iguazu	6	Encarnación	Bella Vista	0	45	45	Concreto Asfáltico (CA)	2		5537		Itapúa	Con Peaje
		6	Bella Vista	Romero Pereira	45	123	78	Concreto Asfáltico (CA)	2		2100		Itapúa	
		6	Romero Pereira	Santa Rita	123	218	94	Concreto Asfáltico (CA)	2		1938		Itapúa	
		6	Santa Rita	Int. Ruta 7			41	Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos		Itapúa	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Ciudad del Este - Asunción	7	Ciudad del Este	Minga Guazú				Concreto Asfáltico (CA)	4		Sin datos			Con Peaje
		7	Minga Guazú	Int. Ruta 6				Concreto Asfáltico (CA)	4		Sin datos			
		7	Int. Ruta 6	Mallorquin				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		7	Mallorquin	Juan Estigarribia				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		7	Juan Estigarribia	Caaguazú				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		7	Cnel. Oviedo	Caaguazú	114	157	43	Concreto Asfáltico (CA)	2		6000		Caaguazú	
		7	San José	Cnel. Oviedo	86	114	28	Concreto Asfáltico (CA)	2		6502		Caaguazú	
		2	San José	Ayala			76	Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		2	Ypacarai	Ayala	22	41	19	Concreto Asfáltico (CA)	2		10000		Central-Cordillera	
		2	Ypacarai	San Lorenzo			24	Concreto Asfáltico (CA)	4		Sin datos			
		2	Fernando de la Mora	San Lorenzo	0	7	7	Concreto Asfáltico (CA)	2		38900		Central	
		2	Fernando de la Mora	Asunción				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
	Asunción-Puerto Falcón	2	Asunción	Mariano Alonso				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			Sin Peaje
		2	Mariano Alonso	Puerto Falcón (Límite Argentina)				Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
	Encarnación-Asunción	1	Encarnación	Sta. Rosa de las Misiones			122	Concreto Asfáltico (CA)	2					Con Peaje
		1	San Ignacio	Sta. Rosa de las Misiones	246	262	16	Concreto Asfáltico (CA)	2		1220		Misiones	
		1	San Ignacio	San Juan Bautista			30	Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		1	San Juan Bautista	Carapeguá			112	Concreto Asfáltico (CA)	2		Sin datos			
		1	Paraguarí	Carapeguá	59	81	21	Concreto Asfáltico (CA)	2		3275		Paraguarí	
		1	Itá	Paraguarí	35	59	26	Concreto Asfáltico (CA)	2		4406		Central-Paraguarí	
		1	San Lorenzo	Itá	0	32	32	Concreto Asfáltico (CA)	2		9200		Central	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Asunción-Bolivia	9	Mariano Alonso	Int.Ruta 5				Sin pavimentar	2		Sin datos			Con Peaje
		9	Int.Ruta 5	Félix Estigarribia				Sin pavimentar	2		Sin datos			Sin Peaje
		9	Félix Estigarribia	Eugenio Garay (Lim.Bolivia)				Sin pavimentar	2		Sin datos			
		9	Félix Estigarribia	Mayor Rivarola (Lím.Bolivia)				Sin pavimentar	2		Sin datos			

Paraguay no posee información sobre el porcentaje de vehículos pesados en el TMDA.

PERU

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Tránsito		Proyectos	Peaje
			Inicio	Fin	Km.	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 1999*	% Pesados**		
EJE ANDINO	Corredor Lima - Ecuador (Panamericana Norte)	1N	Lima	Huacho	147.95	Asfalto	2	Bueno	3785	67		
		1N	Huacho	Pativilca	53.5	Asfalto	2	Bueno	3785	67		
		1N	Pativilca	Trujillo	355.75	Asfalto	2	Bueno	3884	50/60		
		1N	Trujillo	Chiclayo	206.15	Asfalto	2	Bueno	4233	55/65		
		1N	Chiclayo	Lambayeque	11.85	Asfalto	2	Regular	5127	60/70		
		1N	Lambayeque	Piura	197.65	Asfalto	2	Regular	5127	60/70		
		1N	Piura	Sullana	35.8	Asfalto	2	Bueno	4501	50		
		1N	Sullana	La Tina	129.85	Asfalto	2	Bueno	1395	20		
		1B	Lambayeque	Olmos	90.4	Asfalto	2	Bueno	3179	30		
		1B	Olmos	Piura	165.8	Asfalto	2	Regular	843	50		
		1A	Sullana	Talara	74	Asfalto	2	Bueno	1121	50		
		1A	Talara	Tumbes	172.3	Asfalto	2	Bueno	1121	50		
		1A	Tumbes	Aguas Verdes	26.6	Asfalto	2	Bueno	2078	50/55		
		1C	Ancon	Pasamayo	22.94	S/D	2	S/D				
		1C	Pasamayo	Chancay		S/D	2	S/D				
		Paso Internacional Las Tinas y Aguas Verdes										
EJE ANDINO	Corredor Lima - Chile (Panamericana Sur)	1S	Lima	Cerro Azul	**132.15**	Asfalto	2	Bueno	6616	40/45		
		1S	Cerro Azul	Pisco	**100.35**	Asfalto	2	Bueno	6209	50/60		
		1S	Pisco	Ica	70.71	Asfalto	2	Bueno	6209	60/65		
		1S	Ica	Nazca	140.29	Asfalto	2	Bueno	1390	50/60		
		1S	Nazca	Camana	390.5	Asfalto	2	Regular	1077	70		
		1S	Camana	Mollendo	147.75	Asfalto	2	Bueno	975	65		
		1S	Mollendo	Moquegua	158.23	Asfalto	2	Bueno	840	55		
		1S	Moquegua	Tacna	153.14	Asfalto	2	Bueno	903	40		
		1S	Tacna	La Concordia	35.95	Asfalto	2	Bueno	595	40		
		1SA	Camana	Ilo	62.5	S/D	2	S/D				
		1SA	Ilo	Tacna	76.66	S/D	2	S/D				
		Paso Internacional LaConcordia										
	Corredor La Oroya - Bolivia (Longitudinal de la Sierra)	3S	La Oroya	Huancayo	124.6	S/D	2	S/D	1333	50/60		
		3S	Huancayo	Ayacucho	257.34	S/D	2	S/D				
		3S	Ayacucho	Abancay	398.8	S/D	2	S/D				
		3S	Abancay	Cuzco	198.05	S/D	2	S/D	651	60/70		
		3S	Cuzco	Juliaca	344.84	S/D	2	S/D				
		3S	Juliaca	Puno	44.14	S/D	2	S/D	1009	50/55		
		3S	Puno	Desaguadero	147.48	S/D	2	S/D				
		Paso Internacional Desaguadero										
	Corredor La Oroya - Huaraz	3N	La Oroya	Desvío a Tarma	21.6	S/D	2	S/D				
		3N	Vegas	Huanuco	214.2	S/D	2	S/D	942	50/55		
		3N	Huanuco	Huaraz	347.78	S/D	2	S/D	445	50/60		
IO (34, 34A, 1S, 34B, 34C)	versales)	4A	Olmos	El Tambo	69.9	Asfalto	2	Regular	480	74		
		4B	Cuyca	Chamaya		Asfalto	2	Malo	480	74		
		16A	Huanuco	Tingo María	116.27	S/D	2	S/D				
		16B	Tingo María	Von Humbolt	169.24	S/D	2	S/D				
		16B	Von Humbolt	Pucalpa	85.66	S/D	2	S/D	1001	40/50		
		20	Pte Santa Anita	Matucana	76.4	Asfalto	2	Regular	3638	60/65		
		20	Matucana	La Oroya	97.8	Asfalto	2	Regular	3419	60/65		
		24A	Pisco	Lím. Vial departamental	87.89	S/D	2	S/D				

EJE INTEROCEANICO (26, 34, 34A, 1S, 34B, 34C) - EJE ANDIN	Corredor Panamericana - Bolivia (Rutas Trans	24A	Huaytara	Ayacucho	234.39	S/D	2	S/D				
		26	Urcos	Dv. A Combopata	3.52	S/D	2	S/D			No Existe Conexión Vial	
		26	Dv. A Combopata	Inambarí	297.7	S/D	2	S/D			entre Pto. Maldonado	
		26	Inambarí	Lim Departamento (Cuzco-Madre de Dios)	1	S/D	2	S/D			(PE) - Pto. Heath (BO)	
		26	Lim Departamento (Cuzco-Madre de Dios)	Puerto Maldonado	184.8	S/D	2	S/D			"Eje Interoceánico)	
		26A	Nazca	Puquio	155.47	Asfalto	2	Bueno	185			
		26A	Puquio	Chalhuanca	186.65	Asfalto	2	Bueno	154			
		26A	Chalhuanca	Abancay	120.55	Afirmado	2	Bueno				
		30	Puerto de Matarani	Repartición	72.79	Asfalto	2	Bueno	3033			
		30A	Repartición	Arequipa	42.01	Asfalto	2	Bueno	3033			
		30A	Arequipa	Santa lucía	218.6	S/D	2	S/D				
		30A	Santa lucía	Juliaca	62.1	S/D	2	S/D				
		34	Ilo	Intersección 1S	46.8	S/D	2	S/D				
		34A	Moquegua	Montalvo	46.95	S/D	2	S/D				
		1S	Intersección 1S	Moquegua	5.5	S/D	2	S/D				
		34A	Montalvo	Humajalzo	108.9	S/D	2	S/D				
		34B	Humajalzo	Mazocruz	116.22	S/D	2	S/D				
		34C	Mazocruz	Desaguadero	55.201	S/D	2	S/D				
		36	Tacna	Tarata	87.56	S/D	2	S/D				
		36	Tarata	Mazocruz	149.13	S/D	2	S/D				
		Paso Internacional Desaguadero										

URUGUAY

		Ruta	Tramo		Longitud	Características			Tránsito		Proyectos	Peaje	
			Inicio	Fin	Km.	Pavimento	N° Carriles	Estado	TMDA 1999*	% Pesados*ª			
MERCOSUR - CHILE	Montevideo-Colonia	1	Montevideo	Empalme Ruta 3		Pav	4	B	7,944	17%	1999	Peaje La Barra	
		1	Empalme Ruta 3	Rincón del Pino		Pav	4	B	6,103	12%	1999		
		1	Ecilda Paullier	Arroyo Cufré		Pav	4	B	4,008	15%	1997		Con Peaje
		1	Arroyo Cufré	Rosario (Emp. Ruta 2)		Pav	2	M	4,008	15%	1997		
		1	Rosario (Emp. Ruta 2)	Colonia	48	Pav	2	M	sd	sd			
	Montevideo - Fray Bentos	2	Rodó	Mercedes	70	Pav	2	B	1,396	32%	1998		
		2	Mercedes	Puente Internacional		Pav	2	R	sd	sd	sd		Sin Peaje
			Puente Internacional Libertador Gral. San Martín			Pav		B	925	23% *	2000		
	Canelones-Paysandú	3	Canelones	Santa Lucía		Pav	2	R	sd	sd			
		3	Santa Lucía	San José de Mayo		Pav	2	R	sd	sd			
		3	San José de Mayo	Trinidad		Pav	2	R	sd	sd			Sin Peaje
		3	Trinidad	Paysandú		Pav	2	B	sd	sd			
			Pte. Internacional Gral. Artigas: Paysandú (UY) – Colón (AR)			Pav			1,034	7%			
	Canelones-Paysandú	3	Young (Arroyo Celestino)	Empalme Ruta 24 (Arroyo Rabón)		Pav	2	B	1,736	25%	1999		Sin Peaje
	Montevideo-Chuy	9	Chuy (Lim con Brasil Chui)	La Coronilla	24	Pav	2	B	1,767	18%	1997		
		9	La Coronilla	Km 290		Pav	2	B	2,709	5%	2000		
		9	José Ignacio	Garzón (Arroyo Garzón)		Pav	2	B	3,328	5%	2000		Con Peaje
		9	Soca	Ruta Interbalnearia		Pav	2	B	716	40%	2000	Peaje Ruta 9 (Km 79,5)	
		AU 1	Autopista 1	Ruta 11		Pav		B	sd	sd			
		AU 1	Ruta 11	Carrasco		Pav		B	sd	sd			
MERCOSUR - CHILE	Montevideo - Rivera	5	Arroyo Pantanoso	La Paz (Arroyo Las Piedras)		Pav	4	B	9,411	19%	1998		
		5	La Paz (Arroyo Las Piedras)	Ex Ruta 5		Pav	4	B	9,354	16%	1998		
		5	Mendoza			Pav	2	B	2,818	16%	2000	Peaje Mendoza	
		5	Empalme Ruta 76	Mendoza Chico		Pav	2	B	2,724	20%	1999		Con Peaje
		5	La Cruz	Empalme Ruta 42		Pav	2	B	1,641	20%	1999		
		5	Villas Boas (Arroyo Villas Boas)	Km 225		Pav	2	B	1,333	16%	2000		
		5	Manuel Díaz (Río Tacuarembó)	Arroyo Sauce (a Rivera)		Pav	2	B	1,657	9%	2000		
MERCOSUR - CHILE	Montevideo - Río Branco	26	Río Branco (Lim con Brasil Jaguarao)	Empalme Ruta 18		Pav	2	M	1,206	17%	1998		
		18	Empalme Ruta 26	Dragón (Arroyo Santos)		Pav	2	B	559	19%	1998		
		8	Minas	Solís		Pav	2	B	1,625	25%	1999		Con Peaje
		8	Solís	Pando		Pav	4	B	2,550	21%	2000	Peaje Socas	
		8	Pando	Empalme Autopista 1		Pav	4	B					
		8	Empalme Autopista 1	Montevideo		Pav		B					
	Rivera - Paysandú	3	Paysandú (Pte. Internacional)	Emp. Ruta 26		Pav	2	R					
		26	Int. Ruta 3	Tacuarembó (Int. Ruta 5)		Pav		B					Sin Peaje
		26	Arroyo Campamento	Paso de los Carros (Arroyo Buricayupi)		Pav	2	B	697	7%	1999		
		5	Manuel Díaz (Río Tacuarembó)	Arroyo Sauce (a Rivera)		Pav	2	B	1,657	9%	2000		

	Montevideo - Salto (Puente Internacional de Salto Grande)	3	Guaviyú	Arroyo Chapicuy Grande (Chapicuy)		Pav	2	R	995	31%	1997		Sin Peaje

Venezuela

		Ruta	Tramo		Longitud (Km)			Características			Tránsito		Proyectos	Jurisdicción
			Inicio	Fin	Prog. Inicio	Prog. Fin	Longitud	Pavimento	Nº Carriles	Estado	TMDA	% Camiones		
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAM	Brasil - Venezuela por Cruce Santa Elena	T009	Caracas	Guarenas	16.3	37.0	20.9	Asfalto	6					Miranda
		T009	Guarenas	El Rodeo	37.0	52.7	15.7	Asfalto	6					Miranda
		T009	El Rodeo	Caucagua (Int. T012)	52.7	84.7	32.0	Asfalto	4					Miranda
		T009	Caucagua (Int. T012)	El Guapo (Local 08)	84.7	143.3	56.6	Asfalto	2					Miranda
		T009	El Guapo (Local 08)	Límite de estado Anzoategui	143.3	204.8	61.5	Asfalto	2					Miranda
		T009	Límite de estado Anzoategui	Clarines	204.8	247.9	43.1	Asfalto	2					Anzoategui
		T009	Clarines	Barcelona	247.9	310.8	62.9	Asfalto	4					Anzoategui
		T016	Barcelona	Int L004	0,0	32.8	#VALUE!	Asfalto	4					Anzoategui
		T016	Int L004	Int T 013	32.8	70.8	38.0	Asfalto	2					Anzoategui
		T016	Int T 013	L 05 Cantaura	70.8	84.5	13.7	Asfalto	2					Anzoategui
		T016	L 05 Cantaura	Int T015 (El Tigre)	82.5	145.3	62.8	Asfalto	2					Anzoategui
		T016	Int T015 (El Tigre)	Puente Angostura	145.3	264.3	119.0	Asfalto	2					Anzoategui
		T016	Puente Angostura	Limite Estado Bolívar	264.3	265.1	0.8	Asfalto	4					Anzoategui
		T016	Limite Estado Bolívar	Fin Puente Angostura	265.1	266.0	0.9	Asfalto	4					Bolívar
		T016	Fin Puente Angostura	Ciudad Bolívar	266.0	267.7	1.7	Asfalto	6					Bolívar
		T016	Ciudad Bolívar	Int T019	267.7	273.4	5.7	Asfalto	4					Bolívar
		L001	Int T019	Upata	72.8	305.0	232.2	Asfalto	2					Bolívar
		T010	Upata	El Callao	403.6	523.3	119.7	Asfalto	2					Bolívar
		T010	El Callao	El Dorado	523.3	623.1	99.8	Asfalto	2					Bolívar
		T010	El Dorado	Sta Elena de Uarén	623.1	941.4	318.3	Asfalto	2					Bolívar
		T010	Sta Elena de Uarén	Límite Brasil	941.4	958.2	16.8	Asfalto	2					Bolívar
EJE ANDINO	Caracas – Bogotá por cruce Cúcuta (CO) - San Antonio (VE)	T001	Caracas	La Victoria	6.2	55.3	49.1	Asfalto	4					Miranda/Aragua
		T001	La Victoria	Maracay	55.3	80.1	24.8	Asfalto	4					Aragua
		T001	Maracay	Valencia	80.1	109.8	29.7	Asfalto	4					Aragua / Carabobo
		T001	Valencia	Límite Edo Cojedes		36.5	36.5	Asfalto	4					Cojedes
		T005	Límite Edo Cojedes	Límite Edo Portuguesa	36,5	142.8	#VALUE!	Asfalto	2					Cojedes
		T005	Límite Edo Portuguesa	Acarigua	142.8	177.0	34.2	Asfalto	2					Portuguesa
		T005	Acarigua	Limite de Estado Barinas	177.0	315.3	138.3	Asfalto	2					Portuguesa
		T005	Limite de Estado Barinas	Barinas(L 001)	315.3	356.0	40.7	Asfalto	2					Barinas
		T005	Barinas(L 001)	Límite Táchira - Barinas	356.0	548.0	192.0	Asfalto	2					Barinas
		T005	Límite Táchira - Barinas	La Pedrera	548.0	560.0	12.0	Asfalto	2					Táchira
		T005	La Pedrera	San Cristóbal	560.0	655.4	95.4	Asfalto	2					Táchira
		T005	San Cristóbal	Independencia	655.4	670.7	15.3	Asfalto	2					Táchira
		T005	Independencia	Cúcuta)	898.1	924.1	26.0	Asfalto	2					Táchira
			*Tiene un tramo de 9,2 Km con 7,3 de calada y 2,5 de hombrillo											
EJE ANDINO	Caracas – Bogotá por Arauca (CO) – El Amparo (VE)	T001	Caracas	La Victoria	6.2	55.3	49.1	Asfalto	4					Miranda/Aragua
		T001	La Victoria	Maracay	55.3	80.1	24.8	Asfalto	4					Aragua
		T001	Maracay	Valencia	80.1	109.8	29.7	Asfalto	4					Aragua / Carabobo
		T001	Valencia	Límite Edo Cojedes		36.5	36.5	Asfalto	4					Cojedes
		T005	Límite Edo Cojedes	Límite Edo Portuguesa	36,5	142.8	#VALUE!	Asfalto	2					Cojedes
		T005	Límite Edo Portuguesa	Acarigua	142.8	177.0	34.2	Asfalto	2					Portuguesa
		T005	Acarigua	Limite de Estado Barinas	177.0	315.3	138.3	Asfalto	2					Portuguesa
		T005	Limite de Estado Barinas	Barinas(L 001)	315.3	356.0	40.7	Asfalto	2					Barinas
		T005	Barinas(L 001)	Límite Táchira	356.0	548.0	192.0	Asfalto	2					Barinas
		T005	Límite Táchira - Barinas	La Pedrera	548.0	560.0	12.0	Asfalto	2					Táchira
		T019	La Pedrera	Límite Barinas		22.7	22.7	Asfalto	2					Táchira
		T019	Límite Barinas	Límite Apure	22.1	34.2	12.1	Asfalto	2					Barinas
		T019	Límite Apure	Guasdalito	34.2	16.9	17.3	Asfalto	2					Apure
		L 002	Guasdalito	Pte. Arauca (límite Colombia)		14.7	14.7	Asfalto	2					Apure
			*Tiene un tramo de 9,2 Km con 7,3 de calada y 2,5 de hombrillo											
EJE ANDINO	Caracas – Cúcuta (CO)	T 001	Valencia	Límite Yaracuy	159.5	236.8	77.3	s/d	4					Carabobo
		T 001	Límite Carabobo - Yaracuy	Límite Lara - Yaracuy	236.8	348.5	111.7	s/d	2					Yaracuy
		T 001	Límite Yaracuy	Autopista Barquisimeto	348.5	356.0	7.5	Asfalto	4					Lara
		T 001	Barquisimeto	Cúcuta				Asfalto	4					
	anquilla - aguachón aipoa - uibo - neto por ao (CO) – oa (VE)	T 001	Autopista Barquisimeto	Origen T007	356.0	388.7	32.7	Asfalto	6					Lara
		T 001	Origen T007	Origen T 017	388.7	452.0	63.3	Asfalto	4					Lara
		T 017	Origen T 017	límite Estado Zulia	0,0	88.2	#VALUE!	Asfalto	4					Lara

	Cali - Barra Maicao - Par - Paragua Maraca Barquisim Cruce Maica Paraguaip	T 017	Límite Lara	Dist Punta Iguana	88.2	215.8	127.6	Asfalto	4					Zulia
		T 017	Dist Punta Iguana	Pte Urdaneta - Maracaibo	498.4	516.4	18.0	Asfalto	4					Zulia
		T 006	Maracaibo	Paraguipoa	227.1	117.9	109.2	s/d	s/d					Zulia
		L 005	Paraguaipoa	Límite Colombia	0,0	117.0	117.0	Asfalto	2					Zulia
	Cali - Barranquilla - Maicao - Paraguachón - Paraguaipoa - Maracaibo - Barquisimeto por Cruce Maicao (CO) – Paraguaipoa (VE) Alternativa más directa	T 005	Valencia (Dist San Blas)	Campo Carabobo	0,0	27.2	#VALUE!	s/d	4					Carabobo
		T 011	Campo Carabobo	Límite Carabobo - Yaracuy	112.8	64.6	48.2	s/d	4					Carabobo
		T 011	Límite Carabobo - Yaracuy	Int T 001	64.6	0,0	#VALUE!	Asfalto	4					Yaracuy
		T 011	Int T 001	origen Autopista	293.6	306.6	13.0	s/d	2					Yaracuy
		T 011	origen Autopista	Límite Estado Lara	306.6	348.5	41.9	s/d	4					Yaracuy
		T 001	Límite Carabobo - Yaracuy	Límite Lara - Yaracuy	236.8	348.5	111.7	s/d	2					Yaracuy
		T 001	Límite Yaracuy	Autopista Barquisimeto	348.5	356.0	7.5	Asfalto	4					Lara
		T 001	Autopista Barquisimeto	Origen T007	356.0	388.7	32.7	Asfalto	6					Lara
		T 001	Origen T007	Origen T 017	388.7	452.0	63.3	Asfalto	4					Lara
		T 017	Origen T 017	límite Estado Zulia	0,0	88.2	#VALUE!	Asfalto	4					Lara
		T 017	Límite Lara	Dist Punta Iguana	88.2	215.8	127.6	Asfalto	4					Zulia
		T 017	Dist Punta Iguana	Pte Urdaneta - Maracaibo	498.4	516.4	18.0	Asfalto	4					Zulia
		T 006	Maracaibo	Paraguipoa	227.1	117.9	109.2	s/d	s/d					Zulia
		L 005	Paraguaipoa	Límite Colombia	0,0	117.0	117.0	Asfalto	2					Zulia

Capítulo III – El Transporte por Carretera en Sudamérica

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

El Transporte por Carretera en Sudamérica.....6

El transporte carretero en el marco normativo de la CAN, el Cono Sur y el MERCOSUR 6

Ámbito de aplicación 7

Tráficos contemplados 7

Transporte de cargas 8

Transporte de pasajeros 10

Personal de conducción 12

Vehículos 13

La normativa aplicable al transporte terrestre del Cono Sur 13

Permisos 14

Empresas 16

Parque Móvil 18

Personal de conducción 18

Contrato de transporte..... 18

Contrato de transporte en la Comunidad Andina..... 18

Contrato de transporte de mercancías..... 18

Contrato de transporte de personas 20

El contrato de Transporte en el CONO SUR y el MERCOSUR..... 21

Empresas y flotas habilitadas para el transporte internacional carretero de cargas.....22

Introducción..... 22

Flotas internacionales habilitadas por país. Año 2001..... 23

Argentina..... 26

Bolivia..... 27

Brasil 27

Chile..... 28

Colombia 28

Ecuador 29

Paraguay 29

Perú 29

Uruguay 30

Venezuela 30

Pesos y dimensiones de los vehículos en Sudamérica 31

Servicios regulares de transporte por automotor de pasajeros internacional 34

Introducción 34

Argentina - Bolivia 35

Argentina - Brasil 36

Líneas estacionales de temporada 40

Servicios urbanos internacionales 41

Argentina - Chile 42

Servicios internacionales de corta distancia 48

Argentina - Paraguay 49

Servicios urbanos internacionales 52

Argentina - Perú 53

Argentina - Uruguay 53

Bolivia - Brasil 55

Bolivia - Chile 55

Bolivia - Paraguay 55

Bolivia - Perú 55

Bolivia - Uruguay 56

Brasil - Chile 56

Brasil - Paraguay 56

Servicios internacionales de corta distancia 59

Brasil - Uruguay 59

Servicios urbanos internacionales 60

Brasil - Venezuela 60

Chile - Ecuador 60

Chile - Paraguay 60

Chile - Perú 61

Chile - Uruguay 61
Colombia – Ecuador 61
Colombia - Venezuela 62
Ecuador – Perú 62
Ecuador - Venezuela 62
Paraguay - Perú 63
Paraguay - Uruguay 63
Perú - Venezuela 63
Asimetrías 63
Factores que explican las asimetrías 65
Incidencia de las políticas macroeconómicas en la generación de asimetrías 66
Aspectos tributarios 66
Argentina 67
Bolivia 68
Brasil 69
Chile 70
Colombia 71
Ecuador 71
Paraguay 72
Perú 73
Uruguay 73
Venezuela 74
Aspectos del Régimen Laboral 75
Argentina 76
Bolivia 77
Brasil 78
Chile 78
Colombia 79
Paraguay 79
Perú 80
Uruguay 80

Venezuela 81

Aspectos de la política cambiaria 82

Aspectos del financiamiento 84

Aspectos referidos a la conformación empresaria, el tamaño de los mercados y la fortaleza institucional 86

Precio de combustibles y derivados e insumos menores 87

Tratamiento de las asimetrías en el MERCOSUR 88

Pautas operativas de las empresas en el transporte internacional 90

Introducción 90

Organización de los servicios y tiempos de viaje 92

Pautas operativas y precios de los fletes 94

Conclusiones 95

El Transporte por Carretera en Sudamérica

En este capítulo se tratan un conjunto heterogéneo de temas relacionados al transporte carretero entre los países de Sudamérica.

En primer lugar – sin perjuicio de su tratamiento más pormenorizado en el capítulo correspondiente – se presenta una breve caracterización del marco normativo aplicable en la CAN, el CONO SUR y el MERCOSUR en materia de transporte internacional de cargas y pasajeros. Se intenta remarcar aquellos aspectos de las principales normas vigentes que permitan apreciar su contribución a la calidad y fluidez del sistema de transporte.

Seguidamente, se brinda la información obtenida referida al parque automotor de cargas de cada país y de las empresas y flotas habilitadas internacionalmente para los tráficos bilaterales y una descripción de los servicios de transporte internacional de pasajeros existentes en la región.

Luego se intenta una aproximación al tratamiento de las asimetrías y los costos de explotación en el transporte carretero y se discurre sobre algunas prácticas operativas de las empresas de transporte internacional de cargas y su incidencia sobre la fluidez del transporte y el precio de los fletes.

Finalmente se presentan las conclusiones obtenidas.

El transporte carretero en el marco normativo de la CAN, el Cono Sur y el MERCOSUR

En el ámbito de la Comunidad Andina, las Decisiones CAN 398 y 399 de enero de 1997, referidas respectivamente al Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera y al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, establecen las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta[1].

La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en una serie de principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación; igualdad de tratamiento legal; libre competencia y, nación más favorecida. Los Países Miembros decidieron homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional[2].

En ambas Decisiones, en el Artículo 1°, se incluyen definiciones sobre: Aduana de Cruce de Frontera, Ámbito de Operación**,** Boleto de Viaje Internacional, Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), Certificado de Habilitación, Circuito Cerrado, Cruce de Frontera**,** Equipaje, Equipos**,** Frecuencia**,** Flota**,** Habilitación, Horario, Itinerario, Libreta de Tripulante Terrestre, Lista de Pasajeros, Operación de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Organismo Nacional Competente, País de Origen, Pasajero, Permiso Originario de Prestación de Servicios, Permiso Complementario de Prestación de Servicios, Registro, Ruta, Sistema Andino de Carreteras, Tráfico, Tránsito, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Transportista Autorizado, Tripulación, Vehículo Habilitado, Aduana de Carga, Aduana de Destino, Aduana de

[1] Decisión CAN 398 y Decisión CAN 399, Artículo 2º.
[2] Decisión CAN 398 y Decisión CAN 399, Artículos 3º y 4º. -

Partida, Ámbito de Operación, Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), Certificado de Idoneidad, Consignatario, Contenedor, Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Declarante, Destinatario, Manifiesto de Carga Internacional (MCI), Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Permiso de Prestación de Servicios, Remitente, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, Unidad de Carga, Vehículo Vinculado**.**

Ámbito de aplicación

La normativa comunitaria se aplica a la prestación del transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera que se efectúe:

- entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena o en tránsito por sus territorios,
- cuando el vehículo habilitado, y en su caso la unidad de carga, deban ser transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe el trasbordo de los pasajeros, o la descarga de las mercancías por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.
- Cuando la tripulación con los vehículos habilitados y registrados y unidades de carga, contenedores y tanques se trasladen sin pasajeros o mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido.

Tráficos contemplados

Para el transporte internacional de pasajeros por carretera, se establecen los siguientes tráficos:

a) Entre ciudades de dos Países Miembros limítrofes;
b) Entre ciudades de dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros; y,
c) Entre ciudades de dos o más Países Miembros.

Para el transporte internacional de mercancías por carretera se establecen los siguientes tráficos:

a) Entre dos Países Miembros limítrofes;
b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;
c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte;
d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

En los tráficos señalados en los literales c), d) y e) son aplicables las disposiciones de la normativa andina y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.

Durante el transporte internacional, los transportistas autorizados podrán recoger o dejar pasajeros cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario, ubicadas en diferentes Países Miembros.

Para poder recoger o dejar pasajeros de viaje internacional en los Países Miembros distintos del de origen del transportista autorizado, éste debe haber obtenido en tales

países Permiso Complementario de Prestación de Servicios[3]. Como se advierte, se incorpora el concepto de "quinta libertad", que es definida como el derecho a embarcar pasajeros en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país también distinto del de la nacionalidad del transportista[4].

El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite, o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes. Será prestado por las rutas y de acuerdo con las frecuencias e itinerarios concertados entre los organismos nacionales competentes y asignados por éstos.

En la concertación y asignación de las rutas se utilizarán las vías que conforman el Sistema Andino de Carreteras y los cruces de frontera habilitados, así como aquellas vías o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen. Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruces de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.

El Permiso Originario y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de pasajeros por carretera en los Países Miembros[5].

En el caso del transporte de mercancías, el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros[6].

Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo; el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes.

Transporte de cargas

En el caso del transporte de mercancías, el transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios[7]. Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar éstos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.

Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación[8]:

a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semi-remolque; o,
b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin trasbordo de las mercancías.

El trasbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente.

[3] Decisión CAN 398, Artículo 8°.
[4] CEPAL "Quinta libertad y Cono Sur: una nueva perspectiva" 1997.
[5] Decisión CAN 398, Artículo 13.
[6] Decisión CAN 399, Artículo 11.
[7] Decisión CAN 399, Artículo 19.
[8] Decisión CAN 399, Artículo 21.

Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) y un Manifiesto de Carga Internacional (MCI).

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional.

Al igual que en el caso del transporte internacional de pasajeros, el transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional[9].

La póliza de seguro señalada en la Decisión CAN 399, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes antes de iniciar la prestación del servicio. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

El servicio de transporte internacional de mercancías podrá ser suspendido por:

a) Mandato judicial;
b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
c) Decisión del transportista autorizado.

En este último supuesto, tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia.

El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

El Certificado de Idoneidad será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista; en cambio, el Permiso de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar. El Certificado de Idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información[10]:

a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;
b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el

[9] Decisión CAN 399, Artículo 27.-
[10] Decisión CAN 399, Artículo 39.

transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;

e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing); y,
g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información[11]:

a) Copia del Certificado de Idoneidad con sus anexos;
b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes; y,
e) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Certificado de Idoneidad tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Certificado de Idoneidad. La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó, suspendiéndola o cancelándola.

Transporte de pasajeros

En materia de transporte de pasajeros, el transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios. Además, deberá obtener Certificado de Habilitación y registrar cada uno de los vehículos que conforman su flota.

Para solicitar el Permiso Originario y Complementario de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

El transporte internacional de pasajeros por carretera se realizará bajo la forma de operación de transporte directo[12].

[11] Decisión CAN 399, Artículo 40.
[12] Decisión CAN 398, Artículo 25.

Sólo por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente justificada, el transportista autorizado podrá realizar trasbordo de los pasajeros y su equipaje así como de las encomiendas y paquetes postales que transporte, de un vehículo a otro.

No se considera transporte internacional de pasajeros por carretera, el transporte que se realice por tramos nacionales.

Cada pasajero de viaje internacional, durante el transporte, deberá estar amparado por un boleto de viaje y su nombre constar en la lista de pasajeros. La lista de pasajeros será entregada a las autoridades de migración, en los cruces de frontera habilitados, a la salida y entrada de cada uno de los Países Miembros de origen, tránsito y destino del transporte.

El transportista autorizado y su representante legal, en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

La póliza de seguro prevista en la Decisión CAN 398 de la presente Decisión, deberá presentarse al respectivo organismo nacional competente, antes de iniciar la prestación del servicio. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil y de accidentes personales para los pasajeros, se encuentre vencida.

El transporte internacional podrá ser suspendido por[13]:

a) Mandato judicial;
b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
c) Decisión del transportista autorizado.

En este último caso, tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación antes de su puesta en vigencia. Dicha suspensión no podrá exceder de noventa días calendario, salvo causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente justificada.

El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

El Permiso Originario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.

El Permiso Originario de Prestación de Servicios será aceptado por los Países Miembros, en los cuales se solicite el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

Requisitos para solicitar el permiso originario de prestación de servicios[14]:

[13] Decisión CAN 398, Artículo 48.
[14] Decisión CAN 398, Artículo 50.

a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;
b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyos territorios pretende operar, incluido el de origen;
f) Rutas, itinerarios y frecuencias a operar en cada País Miembro del ámbito de operación y por cada tráfico a servir; y,
g) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

En el caso del Permiso Complementario de Prestación de Servicios, el mismo será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información[15]:

a) Copia del Permiso Originario de Prestación de Servicios con sus anexos;
b) Copia del poder notarial por escritura pública en el que conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes;
e) Rutas, itinerarios y frecuencia a operar en el País Miembro en el que solicita el Permiso y por cada tráfico a servir; y,
f) Relación e identificación de los vehículos habilitados con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Permiso Originario de Prestación de Servicios tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso Complementario de Prestación de Servicios está sujeta a la del Permiso Originario. La vigencia de ambos permisos se prorrogará automáticamente y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que lo otorgó suspendiéndolo o cancelándolo.

Personal de conducción

El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares y demás personas que considere necesarios para la atención a los pasajeros, a fin de asegurar una adecuada prestación del servicio. Los conductores deben portar

[15] Decisión CAN 398, Artículo 51.

permanentemente su respectiva licencia para conducir vehículo automotor, la misma que debe estar vigente.

El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, así como de la conservación del orden, protección y atención de los pasajeros y demás miembros de la tripulación dentro del ómnibus o autobús, así como de la seguridad de los equipajes y paquetes postales que transporten. En el caso del transporte de mercancías le cabe la custodia y conservación de las mercancías que transporta.

Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Los conductores y demás miembros de la tripulación deben estar capacitados en materias de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio.

Vehículos

El transporte internacional de mercancías se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio.[16] Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro. Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto-camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo.

En el caso del transporte internacional de pasajeros, éste se efectuará en vehículos habilitados (ómnibus o autobús), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales competentes de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a transitar o prestar el servicio[17]. Se pueden habilitar ómnibus o autobuses propios o tomados en arrendamiento financiero (leasing), matriculados en el país de origen del transportista o en otro País Miembro. El contrato de arrendamiento financiero (leasing) podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

La normativa aplicable al transporte terrestre del Cono Sur

El fenómeno de la vinculación poblacional que se registra entre los países de la región del cono sur de nuestro continente, y los medios tendientes a satisfacer tales requerimientos, ha generado, en su oportunidad, un foro internacional en América del Sur, en el cual se ha suscripto el ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE que rige en la actualidad y que ha sido inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (A.L.A.D.I.), al amparo del Tratado de Montevideo de 1980.

Como antecedentes merecen citarse el Convenio sobre Transporte Terrestre Internacional suscripto en el año 1966 por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

[16] Decisión CAN 399, Artículo 57.
[17] Decisión CAN 398, Artículo 73.

y el Convenio de Transporte Internacional Terrestre (Mar del Plata, 1977), del que formaron parte Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El mencionado Convenio de Transporte Internacional Terrestre, fue sustituido por el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, para el transporte que se realice entre los países signatarios que lo hubiesen ratificado. No obstante ello, mantienen plena vigencia los acuerdos de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transporte y de los Organismos Nacionales Competentes de los países del Cono Sur, que fueran adoptados en el marco del Convenio sustituido, en tanto no fuesen incompatibles con lo establecido en el nuevo Acuerdo (artículo 64).

Dicho Acuerdo fue suscripto por las autoridades competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

Los términos del Acuerdo se aplican al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país.

Con relación al transporte internacional por carretera, en el artículo 19 se incluyen las definiciones acerca de: 1. Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de una frontera común; 2. Transporte terrestre con tráfico bilateral, con tránsito por terceros países signatarios; 3.Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios; 4. Empresa; 5. Vehículo;6. Vinculación por carretera; 7. Transporte de pasajeros; 8. Transporte de carga; 9. Transporte propio;10. Equipos; 11. Vehículos y equipos de apoyo operacional; 12. Autotransporte; 13. Permiso originario; y 14. Permiso complementario.

El transporte internacional de pasajeros o carga solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas, entendiéndose que éstas serán consideradas bajo la jurisdicción del país en que: a) estén legalmente constituidas: b) estén radicados y matriculados los vehículos que utilicen en la prestación de los servicios; y c) tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.

Se aplicará a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en los mismos, salvo las disposiciones que resulten contrarias a lo establecido en el Acuerdo (Art. 4°). En el Artículo 7º se incluye un principio de singular importancia como lo es el vinculado a la prohibición de efectuar transporte local en territorio de los países signatarios, respecto de quién se encuentre habilitado de uno de ellos.

En materia de transporte internacional de pasajeros por carretera, la prestación del servicio se encuentra regulada, asimilándose dicha prestación al concepto de servicio público, el cuál se halla sujeto a un permiso, con una cantidad de frecuencias, itinerario, horarios, tráficos y valor tarifario, respecto de lo cual los países signatarios podrán llegar a Acuerdos Bilaterales.

Permisos

El permiso originario[18] que uno de los países signatarios hubiese otorgado a empresas de su jurisdicción, será aceptado por el otro país signatario que deba decidir el otorgamiento de un permiso complementario para el funcionamiento de la empresa en su territorio, como prueba de que la empresa cumple todos los requisitos para realizar el transporte internacional en los términos del Acuerdo[19].

[18] El permiso originario relativo a un servicio público de transporte por automotor de personas de carácter internacional, extendido por la autoridad argentina, participa de la naturaleza y caracteres del permiso de servicio público.
[19] Artículo 23 del A.T.I.T.

Sobre la base del referido permiso originario, la Autoridad competente del país signatario que hubiese otorgado el mismo, deberá extender el documento de idoneidad de acuerdo al formulario contenido en el Apéndice I, el cual se extenderá en español y portugués, cuando deba ser presentado ante autoridades con distinto idioma oficial[20]. En el documento de idoneidad se consignará la vigencia del permiso originario y su prórroga[21]. El permiso originario debe ser otorgado con una vigencia prorrogable por períodos iguales [22].

Como se advierte, en principio, si se dan por satisfechas las exigencias establecidas en el Acuerdo, el país signatario de que se trate deberá aceptar el permiso originario otorgado por otro país signatario. Así, sólo podría no aceptar dicho permiso cuando no se verifiquen las condiciones acordadas bilateralmente.

A fin de solicitar el permiso complementario, la empresa deberá presentar tal solicitud al Organismo Nacional Competente del otro país signatario, en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de expedición del documento de idoneidad que acredita el permiso originario, debiéndose acompañar asimismo la siguiente documentación: a) Documento de idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario; b) La prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta deba intervenir en la jurisdicción del país[23].

Para la renovación del permiso complementario no se requerirá un nuevo documento de idoneidad[24]. El permiso complementario será otorgado en iguales términos, manteniendo su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su caducidad vía télex o facsímil[25].

Si se tratase de permiso de tránsito, sólo será exigible de parte de la Autoridad competente del país transitado, el documento de idoneidad que acredite el permiso originario.

Las empresas deben ser consideradas bajo la jurisdicción del país en que: a) estén legalmente constituidas; b) estén radicados y matriculados los vehículos que se utilicen en la prestación de los servicios y c) tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.

Es entonces que, el país de origen de los servicios es el que posee competencia para determinar si una empresa de su jurisdicción se encuentra conformada de acuerdo al régimen jurídico que impera en el ámbito territorial de dicho país, por lo que cabe inferir que al extender un permiso originario se verificó previamente que la empresa es apta para realizar transporte internacional en los términos del Acuerdo citado.

En esos términos, pareciera que a la Autoridad competente del país de destino o de tránsito, no le cabe la tarea de evaluar la aptitud de la empresa beneficiada con un permiso originario, en tanto y en cuanto el mismo responda a lo establecido en el marco de regulación anteriormente citado, y en tal caso, el permiso complementario no sería otra cosa más que un reconocimiento que efectúa el país de destino o de tránsito respecto del otorgamiento extensión del permiso originario. Ello permite concluir lo siguiente**:**

[20] Artículo 22.4 del A.T.I.T.
[21] Artículo 25.2 del A.T.I.T.
[22] Artículo 25.1 del A.T.I.T.
[23] Artículo 24 del A.T.I.T.
[24] Artículo 25.2 del A.T.I.T.
[25] Artículo 25.1 del A.T.I.T.

a) La aplicación de las legislaciones nacionales del país en que la empresa transportadora se hubiese constituido, en donde estén radicados y matriculados los vehículos que habrán de utilizarse en la prestación de los servicios, y en donde tuviesen su domicilio real.
b) La competencia del Estado Parte en materia de otorgamiento de permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo a su propia legislación[26], lo que comprende, implícita o explícitamente el control de los contratos sociales y de cumplimiento de los requisitos de capital social, su regularidad contractual o estatutaria de la empresa de que se trate, expidiendo en consecuencia, el respectivo documento de idoneidad.
c) La aceptación por parte de los Organismos Nacionales Competentes de los demás países signatarios de los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país en cuyo territorio está constituida y tiene su domicilio real la empresa transportadora, sin que tenga atribuciones para controlar el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias por parte del país de origen, y solamente puede exigir el documento de idoneidad y la acreditación del representante legal.

Parque móvil

En lo que respecta a la habilitación del parque móvil, cabe destacar que el documento de idoneidad a que se hace referencia en el punto anterior, incluye la descripción de los vehículos habilitados. Tales vehículos habilitados por uno de los países signatarios serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios. La armonización de las cuestiones vinculadas a pesos, dimensiones y demás especificaciones técnicas de los vehículos se lleva a cabo en foros regionales.

Empresas

En el Acuerdo Internacional se incorpora el concepto de empresa, que la define como todo transportador autorizado por su país de origen para realizar tráfico internacional terrestre, en los términos del presente Acuerdo; el término transportador comprende toda persona natural o jurídica incluyendo cooperativas, o similares que ofrecen servicios de transporte a título oneroso[27]. La empresa es una organización para producir bienes y servicios resultantes de la coordinación sistemática de diversos factores, pero no es un sujeto de derecho. El concepto de empresa es un concepto económico y sólo adquiere significación jurídica a través de la persona de su titular, esto es, el empresario[28]. En el marco del MERCOSUR se aprobaron condiciones básicas para acceder al carácter de transportista de cargas, sobre lo que luego se habrá de tratar.

Los contratos sociales reconocidos en el país signatario en cuyo territorio la empresa esté constituida y tuviese su domicilio real, serán aceptados por las Autoridades competentes de los otros países signatarios. Cualquier modificación al contrato social, será comunicada a la autoridad competente que extendió el permiso originario. Cuando esas modificaciones incidan en los términos del permiso, serán puestas en conocimiento de las Autoridades competentes de los otros países signatarios[29].

Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estará en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorgue el permiso originario[30].

[26] Artículo 22.1 del A.T.I.T.
[27] Artículo 19.4 del A.T.I.T.
[28] SOLER ALEU, “Transporte Terrestre”, página 5., Zeus, Rosario, 1972, p. 34, párrafo 15.
[29] Artículo 22.2 del A.T.I.T.
[30] Artículo 22.3 del A.T.I.T.

En el ámbito del MERCOSUR, a través de la Resolución 58 del 4 de noviembre de 1994, el GRUPO MERCADO COMÚN aprobó los principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR que fue internalizado por Argentina (no necesita adopción de medidas legales para la internalización) y Uruguay (Decreto N°.37/996 del 7/2/96). Brasil y Paraguay aun no lo han internalizado.

Los principios establecidos son los siguientes:

1. Los presentes Principios Generales de Acceso a la profesión de transportista, para las empresas habilitadas en el transporte internacional terrestre de cargas, regirá a partir de su aprobación por el Grupo Mercado Común del MERCOSUR, sin retroactividad en cuanto a sus efectos.
2. Las autorizaciones se deberán ajustar al procedimiento previsto y establecido en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, suscripto al amparo del Tratado Montevideo de ALADI.
3. Queda expresamente prohibida la transferencia de la autorización, ya sea a título oneroso o gratuito, bajo la forma de compraventas, fusión o transformación de los controles societarios. Se exceptúa la adquisición por el modo sucesión de dicha autorización.
4. Para la obtención o renovación de las autorizaciones para realizar transporte internacional terrestre de cargas, las empresas deberán presentar una solicitud que contenga los siguientes requisitos:
    a) Los requisitos previstos y enunciados en el Acuerdo de Alcance Parcial
    sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).
    b) La individualización, ya sea de personas físicas o jurídicas, del propietario o integración del Directorio o administradores de la sociedad. c) Copia legalizada (y en su caso traducida) del Contrato o estatuto social.
    c) Para el caso de empresas unipersonales, su acreditación realizada por Escribano Público.
    d) Copia del Poder otorgado por la empresa de transporte, al mandatario o representante legal.
    e) Acreditarse fehacientemente la habilitación técnica de la autoridad competente, de los vehículos y equipos declarados por la gestionante.
5. La autorización comprenderá toda la flota de vehículos y equipos declarados y de propiedad (o en arrendamiento mercantil leasing), de la empresa declarante.
6. La gestionante deberá acreditar la siguiente capacidad mínima:
    a) Ser propietaria de una flota que tenga al menos 80 toneladas de capacidad de transporte, o cuente con 4 unidades o equipos afectados al transporte internacional de cargas.
    b) Poseer una infraestructura compuesta por oficinas en el país de origen, adecuados medios de comunicación y representantes legales en los restantes Estados Partes.

El ámbito de aplicación está referido al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino, pudiendo comprender, incluso, un proyecto por vía acuática sin que se produzca trasbordo de las mercancías.

Parque Móvil

Los vehículos utilizados como flota habilitada para realizar transporte internacional podrán ser de propiedad de la empresa o tomadas en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos[31]. Los vehículos habilitados en un país signatario, serán reconocidos como aptos en los otros países signatarios, siempre que se ajusten a las especificaciones que rigen en la jurisdicción de estos últimos en relación a las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos[32]. Aun, subsisten diferencias en cuanto al alcance del arrendamiento mercantil (leasing) expresión que está siendo objeto de debate en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR.

En el documento de idoneidad se especificará el parque móvil que se afectará al servicio. Cuando se modifique dicha flota, no será necesario extender un nuevo certificado de idoneidad, sino que la misma se comunicará vía télex, facsímil u otro medio similar, incluyéndose la actualización de la flota. Las unidades dadas de alta serán autorizadas a operar con la sola exhibición de la copia autenticada del télex o facsímil.

La inspección mecánica de un vehículo llevada a cabo en su país de origen tendrá validez en el territorio de los demás países signatarios[33].

Personal de conducción

La documentación expedida por un país signatario, por la cual se habilite a conducir vehículos que sean afectados a servicios con tráfico internacional, será reconocida como válida por los otros países signatarios. Dicha documentación no podrá ser retenida por infracciones de tránsito, salvo que la infracción que se pudiese cometer, en atención a que conlleve otra sanción distinta a la pecuniaria, haga necesaria su entrega a la autoridad competente.

Contrato de transporte

Contrato de transporte en la Comunidad Andina

Contrato de transporte de mercancías[34]

En el caso del transporte internacional de mercancías por carretera, el mismo debe estar amparado por una Carta de Porte Internacional por Carretera, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes, la que acredita la existencia de un contrato de transporte, constituye título ejecutivo y es negociable.

Deberá contener la siguiente información:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Nombre y dirección del remitente;
c) Nombre y dirección del destinatario;
d) Nombre y dirección del consignatario;
e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de

[31] Artículo 31.1 del A.T.I.T.
[32] Artículo 31.3 del A.T.I.T.
[33] Artículo 32 del A.T.I.T.
[34] Decisión CAN 399, Artículos 75 a 151.

productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;

j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
k) Precio de las mercancías;
l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,
m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.

El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.

El flete por el transporte internacional será pagado al momento de suscribirse la Carta de Porte Internacional por Carretera, o el contrato de transporte, salvo que las partes convengan otra forma de pago.

El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones establecidas en la Decisión CAN 399, y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros. La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren, y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario.

Dicha responsabilidad concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

El remitente está obligado a proporcionar al transportista autorizado la información necesaria que debe ser consignada en la Carta de Porte Internacional por Carretera. Es responsable ante el transportista autorizado por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad, sea imputable al transportista.

El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado, que las mismas se encuentran a su disposición.

Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la Decisión CAN 399, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la Carta de Porte Internacional por Carretera o en el contrato de transporte.

Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías, y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

En caso que el precio no pueda determinarse, *el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de u$s 3.00* por kilogramo de peso bruto transportado.

El *límite de responsabilidad del transportista autorizado* por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes, expresamente, hubieran convenido uno mayor.

La *responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado*, incluida la de sus empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.

El transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, ha sobrevenido durante ese transporte por:

a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;
b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
c) Manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes;
d) Vicio propio u oculto de las mercancías;
e) Fuerza mayor o caso fortuito;
f) Huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado;
g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente;
h) En el caso de transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente; y,
i) Mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.

El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.

Contrato de transporte de personas[35]

Cada pasajero usuario del transporte internacional estará amparado por un contrato de transporte, cuyas condiciones se establecerán en el boleto de viaje. El boleto de viaje prueba la existencia del contrato de transporte.

El boleto de viaje será numerado y deberá contener la siguiente información y condiciones:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Nombre y apellidos del pasajero;
c) Ciudad y país de origen y ciudad y país de destino del viaje del pasajero;

[35] Decisión CAN 398, Artículos 90 a 114.

d) Lugar y fecha de emisión del boleto de viaje;
e) Precio total del pasaje, incluidos los impuestos;
f) Fecha y hora de inicio del viaje;
g) Condiciones para casos de endoso, postergación, devolución y caducidad;
h) Características generales de la cobertura del seguro;
i) Descripción general de lo que se considera equipaje; y,
j) Peso o volumen máximo que será permitido a cada pasajero como equipaje.

Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones en la Decisión CAN 398 y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

El transportista autorizado es el único responsable ante el pasajero por la ejecución del contrato de transporte, aunque durante la operación utilice los servicios de terceros; en este último caso, siempre que este hecho no genere un nuevo contrato de transporte. Igualmente es responsable ante terceros por los daños y perjuicios que se puedan ocasionar durante la operación.

El pasajero tiene derecho a exigir que el transportista autorizado lo transporte desde la ciudad de origen hasta la de destino, según los términos establecidos en el boleto de viaje. Cuando por causa imputable al transportista autorizado no se inicia el viaje, éste deberá devolver al pasajero el íntegro del valor del boleto de viaje. Si la causa fuere caso fortuito o fuerza mayor, devolverá el noventa por ciento del valor del boleto, deducidos los impuestos.

Si el viaje es interrumpido después de iniciado, el transportista estará obligado a pagar a los pasajeros los gastos de pasaje que demande cada uno hasta su respectivo destino, por un medio de transporte similar.

En caso de accidente, el transportista autorizado está obligado a prestar el auxilio necesario para la atención de los pasajeros y la tripulación. Asimismo, atenderá en forma inmediata, los gastos médicos, de hospitalización, quirúrgicos, farmacéuticos y de sepelio, sin que ello signifique reconocer la responsabilidad del hecho.

El pasajero que lleve consigo equipaje, deberá entregarlo al transportista autorizado antes del inicio del viaje, quien está obligado a expedir un recibo numerado por cada maleta o bulto.

La responsabilidad civil del transportista autorizado no podrá exceder de los montos establecidos como cobertura para la póliza andina.

El contrato de Transporte en el CONO SUR y el MERCOSUR

En el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur no se incluyen previsiones respecto del contrato de transporte.

En el MERCOSUR persiste como cuestión pendiente –a diferencia de la Comunidad Andina- el tema de regulación referida al contrato de transporte y al régimen de responsabilidad civil, y, en su caso, su respectivo límite. Al respecto, se señala que dicha materia se encuentra incluida entre los temas que aun se encuentran en análisis, para el período 2000-2005.

El sector privado de la región ha puesto de manifiesto la opción de contratar una póliza de seguro adicional a segundo riesgo en los distintos países integrantes del acuerdo, que complemente la póliza única de seguro obligatorio internacional de responsabilidad civil, contratado en el país del que es originaria la empresa, conforme a la normativa vigente.

El tema vinculado con las cantidades mínimas en materia de cobertura, constituye una cuestión que ha dado lugar a opiniones controvertidas, y que aun no ha sido tratada debidamente, la cual tiene importante derivaciones, especialmente en los casos de accidentes, dado que la cobertura aseguradora prevista en la normativa internacional no parece adecuada ante la ocurrencia de siniestros calificados como catástrofe.

Debe señalarse que en el Anexo III del A.T.I.T., en el Artículo 5°, las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas, por ejemplo, en el caso de responsabilidad civil por daño a pasajeros, no guarda relación el monto previsto en caso de acontecimiento (catástrofe) respecto del previsto por persona (inciso b). Los montos previstos son los siguientes: "a) Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados U$S 20.000 por persona, U$S 15,000 por bienes y U$S 120.000 por acontecimiento (catástrofe). "; "b) Responsabilidad civil por daños a pasajeros U$S 20.000 por persona y U$S 200.000 por acontecimiento (catástrofe); equipaje U$S 500 por persona y U$S 10.000 por acontecimiento (catástrofe)."

Empresas y flotas habilitadas para el transporte internacional carretero de cargas

Introducción

La misma naturaleza del transporte carretero internacional de cargas, al estar comprendido en operaciones de exportación/importación, genera un perfil empresarial diferente al que se desarrolla estrictamente en el mercado doméstico. En cada operación de transporte internacional se profundizan los controles que también se efectúan en el cabotaje pero a la vez surgen nuevos actores que conforman un conjunto de demandas que requieren, para su cumplimiento, de una tipología empresarial más estructurada.

De allí que pueda observarse, en el ámbito internacional, operadoras transportistas de mayor tamaño, en términos de cantidad de equipos disponibles, respecto de conjunto de transportistas que operan en los mercados locales, con parque de menor antigüedad y una composición de la flota que, como la práctica lo ha demostrado, marca el futuro de lo que será el mercado doméstico en cada país en los próximos años venideros: la presencia dominante de tractores y semi-remolques por sobre la conformación más tradicional de camión con acoplado o remolque.

Al influjo del fuerte crecimiento en los intercambios bilaterales ocurridos desde principios de la década de los '90, el transporte carretero internacional de los países de la región experimentó, a su vez, un crecimiento sustancial, hecho que puede verificarse también, a partir del número de participantes en los mercados internacionales de cada país.

La información de que se dispuso, más allá de algunas faltantes, permite realizar una caracterización bastante precisa de empresas y flotas que operan en Sudamérica, aunque, por el mayor grado de detalle y actualización, para los países del MERCOSUR + Chile y Bolivia en sus tráficos bilaterales. En lo que sigue se describe, al nivel que la información lo permite, las características de las empresas y flotas internacionales de transporte carretero habilitadas para los tráficos bilaterales.

Flotas internacionales habilitadas por país. Año 2001

País	Empresas	Flota habilitada	Capacidad carga (ton)	Vehículos/ Empresa	Carga por equipo (ton) (2)
Argentina	2.425	35.426	493.562	14,6	19,6
Bolivia (1)	167	3.417	40.528	20,5	18,5
Brasil	1.032	68.824	889.145	66,7	21,5
Chile	2.932	20.018	233.855	6,8	19,1
Colombia	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Ecuador	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Paraguay	387	9.474	112.334	24,5	21,2
Perú	57	1.711	19.141	30,0	18,6
Uruguay	550	7.179	92.975	13,1	18,3
Venezuela	88	6.257	74.138	71,1	19,0

Fuente: autoridades de transporte de los países
(1) Falta información para los tráficos con Paraguay y Uruguay
(2) Excluye a los tractores

La flota de transporte internacional carretero para los países sudamericanos se ubica, sin considerar al parque de Colombia y Ecuador, de los que no dispuso información al respecto, en unos 153.000 equipos con una capacidad estática de carga de casi 2 millones de toneladas. La cantidad de empresas habilitadas, nuevamente sin considerar a Colombia y Ecuador, se sitúa en 7.600. Es de resaltar que las habilitaciones de empresas y parque vehicular se requieren para cada tráfico bilateral, por lo que una empresa que opera con más de un país tiene tantas habilitaciones para ella y su flota, como países con los que comercia. Por este motivo, tanto el parque como las empresas pueden encontrarse duplicadas en su contabilización general. De todas formas, la suma aritmética de empresas y flota es un buen indicador de importancia del transporte carretero en el comercio internacional en el ámbito regional.

A diferencia del esquema altamente atomizado que es dable observar en los mercados locales, el tamaño medio de las empresas con habilitación internacional es muy superior y se ubica en torno a las 20 unidades, donde en los extremos se encuentran Venezuela y Brasil, con los mayores tamaños medios y Chile, en el otro extremo: los primeros tienen un tamaño medio altamente superior al conjunto (71 y 67 equipos por empresa para Venezuela[36] y Brasil, respectivamente) y el segundo, con empresas muy pequeñas que, en promedio, disponen de 7 equipos cada una.

Los datos sobre dimensionamiento empresario de los países miembros de la CAN, en este caso Venezuela, no son estrictamente comparables a los del MERCOSUR ya que en estos últimos, los permisos de habilitación internacional para efectuar transporte se refiere a todo propietario de unidades, no importa si operan a cuenta de un agente de

[36] La normativa CAN permite a las empresas habilitadas incorporar vehículos asociados que no sean de su propiedad.

cargas o como empresarios independientes; en cambio, en el ámbito de la CAN, el permisionario internacional puede registrar unidades de terceros para que operen bajo su órbita sin necesidad de que el propietario de esos vehículos se registre, a su vez, como permisionario internacional. De todas formas, la información de los países de la CAN es más fidedigna a la hora de analizar tamaños de operadoras internacionales asignando a la permisionaria la totalidad del parque que opera a cuenta de ella.

Por su parte, la capacidad estática de carga media por de la empresa promedio sudamericana es de 20 toneladas por equipo, hecho que con pequeñas diferencias se repite en la totalidad de los países. En este caso, nuevamente es Brasil el país que muestra los equipos de mayor capacidad de carga (21,5 toneladas) y Uruguay el que se encuentra en el otro extremo (18,3 toneladas). Nótese que el desvío con respecto a la media es muy pequeño, menor al 10%.

Si bien no se dispone de información homogénea sobre la antigüedad media del parque vehicular habilitado en cada tráfico bilateral, se observa una importante cantidad de unidades que han cumplido - o se encuentran pronto a hacerlos – su vida útil económica. Dentro de este contexto caracterizado por el atraso en la inversión, los mejores comportamientos se observan en Brasil, Colombia y en menor medida Chile.

Por último, la conformación de los equipos, aunque la información en este aspecto es más incompleta, muestra una fuerte presencia de tractores y semi-remolques, que explican más del 80% del total de las unidades habilitadas.

Conformación de la flota carretera habilitada para el transporte internacional

País	Camiones	Remolques	Semi-remolques	Tractores	Total equipos
Argentina	16,7%	16,6%	37,6%	29,0%	**100,0%**
Bolivia (1)	16,9%	11,8%	35,5%	35,8%	**100,0%**
Brasil	6,4%	0,1%	53,6%	39,9%	**100,0%**
Chile	8,4%	6,7%	45,9%	38,9%	**100,0%**
Colombia	s/d	s/d	s/d	s/d	**s/d**
Ecuador	s/d	s/d	s/d	s/d	**s/d**
Paraguay	5,2%	2,5%	48,2%	44,0%	**100,0%**
Perú	11,3%	8,6%	40,4%	39,7%	**100,0%**
Uruguay	19,2%	17,0%	34,6%	29,1%	**100,0%**
Venezuela	s/d	s/d	s/d	s/d	**s/d**
Total	**10,1%**	**6,4%**	**46,8%**	**36,8%**	**100,0%**

Fuente: elaboración propia en base a información de autoridades de transporte de los países
(1) Falta información para los tráficos con Paraguay y Uruguay

Brasil y Paraguay son los países que presentan el mayor peso relativo de equipos

tractores y semi-remolques, 92% del total, mientras que Uruguay es el país cuya conformación vehicular muestra el menor peso relativo de estos equipos. Sin embargo, en todos los casos se trata de porciones muy importantes del total de la flota.

En el cuadro que sigue, se vuelca la información relativa al parque y empresas de cada país habilitadas para efectuar transporte internacional bilateral.

Parque habilitado por destino para realizar transporte internacional[37]

País	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela
Argentina	0	4.188	10.993	8.430	0	0	5.520	35	6.260	0
Bolivia	487	0	48	1.266	s/d	s/d	s/d	1.616	S/d	0
Brasil	35.786	2.505	0	12.589	0	0	14.207	600	2.135	1.002
Chile	8.968	1.468	6.190	0	0	0	1.916	829	647	0
Colombia	0	s/d	s/d	0	0	s/d	0	307	0	s/d
Ecuador	0	s/d	0	0	0	0	0	s/d	0	s/d
Paraguay	2.555	347	2.648	1.788	0	0	0	200	1.936	0
Perú	S/d	s/d	20	151	s/d	s/d	s/d	0	S/d	s/d
Uruguay	1.949	95	3.535	369	0	0	1.231	s/d	0	0
Venezuela	0	0	542	0	s/d	s/d	0	s/d	0	0

Fuente: autoridades de transporte de los países.

La matriz precedente, muestra el parque habilitado por cada país y por destino para efectuar tráficos internacionales de carga. Las filas indican el destino de las habilitaciones dadas por cada país y las columnas, el origen del parque habilitado que efectúa tráfico con ese aquél. Así, por ejemplo, Argentina tiene un parque nacional de 4.188 equipos habilitados a efectuar tráficos con Bolivia y de 35 con habilitación para tráficos con Perú; por su parte, hay 542 equipos venezolanos con habilitación para la operar con Brasil.

En el tamaño de flota habilitado por cada país para cada vínculo bilateral subyace una cierta relación existente entre éste, por un lado, y el desarrollo económico de cada país, la direccionalidad de las cargas y la modalidad de las ventas externas en cada vínculo comercial (FOB o CIF), por el otro. Así, por ejemplo, Brasil tiene habilitada una flota mayor que la de los países con los que comercia bilateralmente, mientras que para Argentina se repite el mismo fenómeno, con la excepción de sus tráficos con Brasil y Chile.

No se aprecia en cambio tal correlación – entre las flotas estáticas ya que se desconoce la participación dinámica de cada flota en los tráficos bilaterales -, respecto a los diferenciales de costos de explotación, que por condiciones asimétricas, se verifican en la región.

En lo que sigue se describe, de manera sucinta, para cada país, el parque vehicular utilizado en su ámbito nacional y las características de las empresas que desarrollan su actividad internacional. El grado de detalle en el análisis se encuentra en función de la disponibilidad de información para cada país.

[37] Incluye camiones, unidades tractoras, acoplados y semi-remolques

Argentina

Argentina tiene un sector transportista nacional e internacional conformado por cerca de 250.000 vehículos de más de 3,5 toneladas de capacidad operado por unas 14.000 empresas de diferentes tamaños y formas jurídicas de organización empresaria. Al igual que en los restantes países de la región, el sector, en su faceta doméstica, se caracteriza por la sobreoferta de capacidad de bodega que, salvo en algunas temporadas y para determinados productos, genera una presión a la baja de los fletes cobrados por los servicios.

El organismo encargado de administrar la actividad del transporte y otorgar los permisos internacionales es la Secretaría de Transporte por intermedio de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. En el ámbito internacional, Argentina cuenta con 2.500 empresas habilitadas con un parque de 35.000 unidades y una capacidad estática de carga de 500.000 toneladas. Pero debido a que muchas empresas realizan tráficos con más de un país, la cantidad real de empresas y vehículos se reduce a 1.460 y 20.500, respectivamente. De esta forma, la empresa "media" internacional argentina tiene un tamaño de 14 unidades con una capacidad media de 20 toneladas por equipo.

La flota se encuentra mayoritariamente conformada por tractores y semi-remolques en una proporción del 67% del parque total, pero que en los tráficos con Perú, Bolivia y Brasil se incrementa aún más[38]. La antigüedad de la flota internacional es sustancialmente inferior a la que se dedica al cabotaje: mientras que en mercado estrictamente doméstico la antigüedad media es de unos 13 años, la de los vehículos internacionales son de unos 10 años aproximadamente.

La flota argentina se encuentra habilitada, principalmente, para operar los tráficos con Brasil (31% del total del parque); Chile ocupa el segundo lugar, con el 24% de los vehículos argentinos habilitados internacionalmente; Uruguay, el 18%; Paraguay, el 16% y Bolivia, el 12%.

En Argentina, especialmente en los últimos años, se ha desarrollado con fuerza la figura del agente o coordinador de cargas, el que siendo propietario de pocos vehículos (o, en casos extremos, de ninguna unidad) es el que administra las operaciones de tráficos nacionales e internacionales contratando a otros transportistas (en general dueños de muy pocas unidades) para realizar, por su cuenta y orden operaciones, de transporte. De esta forma, la actividad logística ha experimentado un crecimiento sustancial y generó una competencia muy fuerte entre los transportistas pequeños que redundó en incrementos de calidad en los servicios, acorde a las exigencias de los dadores de las cargas.

Por último, las empresas de transporte internacional realizan, casi todas ellas, transporte de cabotaje aunque los mercados se encuentran bien diferenciados: la actividad de cabotaje, salvo excepciones, es una actividad subsidiaria de la internacional, básicamente porque las empresas han desarrollado una red de clientes que les permite minimizar los recorridos improductivos en sus viajes de regreso.

[38] La flota total de cargas de Argentina, sin contar los equipos livianos de menos de 3,5 toneladas de capacidad de carga, muestra una conformación bien diferente a la del mercado internacional: los camiones explican el 52% de los vehículos, los acoplados o remolques, el 20% y los tractores y semi-remolques, considerados de forma conjunta, el restante 28%.

Bolivia

En Bolivia, el grueso de las empresas se encuentra organizado en cooperativas y pequeños emprendimientos empresarios. La característica sectorial, si bien común a todos los países de la región, es la sobreoferta de capacidad de carga con la consiguiente caída de los precios de los servicios e incremento del peso de los costos fijos. El parque automotor boliviano de cargas se caracteriza por presentar una alta antigüedad y con bajas posibilidades de revertirse en el corto a mediano plazo.

La flota total de cargas de Bolivia es de unos 30.000 vehículos dedicados a la venta de servicios de transporte[39] de los cuales unos 3.400 operan, en forma exclusiva o no, en el mercado regional y se encuentran a cargo de unas 170 empresas. Su capacidad estática conjunta de bodega, es de 40.500 toneladas. De esta forma, la empresa media internacional dispone de 20,5 unidades con una capacidad de 18,5 toneladas por vehículo transportador.

Los tractores y semi-remolques representan el 71% de la flota, aunque este guarismo crece para los tráficos con Chile y Perú, donde alcanza más del 75% de la flota total. Con estos dos países, Bolivia tiene habilitado el grueso de su flota: 37% y 47%, respectivamente.

Un rasgo sobresaliente de Bolivia es la menor cantidad de vehículos respecto de los que tienen Argentina y Brasil en los tráficos con aquél. En efecto, para el caso del comercio con Argentina, Bolivia tiene una flota equivalente al 11% de la que dispone Argentina y, en el comercio con Brasil, la relación flota boliviana/flota brasileña es de sólo el 1%. Parte de esta explicación se puede encontrar en la marcada direccionalidad del comercio bilateral existente con esos países, la que en el sentido Bolivia - Argentina representa un 7% de lo comerciado en toneladas en sentido inverso; los tráficos Bolivia - Brasil, son un 15% de lo comerciado en toneladas desde este último país.

Brasil

El tamaño y desarrollo del mercado de transporte carretero de cabotaje de cargas hace que el transporte internacional represente una porción muy escasa en el total nacional. Las empresas brasileñas que operan en el transporte internacional son, en general, de tamaño medio a grande, sobresaliendo del escenario general sudamericano. La empresa media internacional brasileña muestra un tamaño del orden de los 67 equipos, existiendo no pocas operadoras con tamaños muy superiores a éste.

El parque internacional brasileño es el más moderno en Sudamérica y las empresas, las de mayor tamaño. En efecto, la edad de la flota de Brasil abocada al transporte internacional muestra una edad media que ronda los 6/7 años, con capacidades medias de 21 toneladas por equipo. Por su parte, la casi totalidad del parque internacional se encuentra conformado por tractores y semi-remolques (92% del total), siendo la relación tractor /semi-remolque de 0,75, (3 tractores por cada 4 semi-remolques) una de las más bajas de toda la región. Más de la mitad del parque se destina a los tráficos con Argentina, el 21% a Paraguay y el 18% a Chile.

Las consultas efectuadas señalan que la subcontratación de fleteros en forma regular y en proporciones significativas, es una práctica muy usual en el transporte internacional pero además, se estima, que en los trayectos que culminan en la frontera, los fleteros transportan el 80% de las cargas contratadas por empresas

[39] Existe un número un tanto menor de vehículos dedicados al transporte propio, aquellos que no compiten en el mercado de las cargas.

brasileñas.

Chile

El transporte internacional carretero chileno se encuentra conformado por unos 3.000 permisos de habilitación para empresas y un parque de 20.000 unidades con una capacidad de bodega de 235.000 toneladas. Ello resulta en una empresa media de 6,8 unidades, la más pequeña de los registros disponibles, con una capacidad de 19 toneladas por equipo.

El parque internacional chileno se encuentra conformado por un 85% de tractores y semi-remolques, proporción que alcanza al 91% en la flota habilitada para comerciar con Argentina.

Básicamente, el parque se encuentra destinado a los tráficos con Argentina y Brasil: 45% y 31%, respectivamente.

Colombia[40]

En Colombia, el numero total de vehículos de carga llega a 140.000 unidades y una capacidad de transporte de 1.672.000 toneladas. El transporte de carga es, a nivel interno, un servicio público, por lo que está sujeto a regulaciones y controles que otros países no presentan. En este segmento la cantidad de unidades alcanza a aproximadamente 80.000, de las cuales el 25% corresponden a tractores con semi-remolque, mientras que el transporte propio totaliza 60.000 en su mayoría (95%) del tipo camión simple de dos ejes.

Más del 96% de los vehículos de transporte automotor de cargas son propiedad de empresarios pequeños que cuentan con entre uno y tres equipos. El sector se caracteriza por una marcada atomización y una fuerte sobreoferta de servicios, cuestión que es eficientemente aprovechada por un esquema dominante en el sistema colombiano: las empresas afilian vehículos de propietarios individuales de acuerdo con sus necesidades de transporte.

Esta presencia marca un estado avanzado de la organización sectorial, en contraposición al antiguo propietario de pocas unidades o a las cooperativas de transporte, disponiendo de mayor infraestructura administrativa y logística. Surge así, la existencia de un número significativo de fleteros (o transportistas que trabajan para la empresa, agente o coordinador de cargas por su cuenta y orden) en contraposición a los auto patronos o propietarios individuales que organizan para ellos mismos toda la operación de transporte pero en posiciones menos favorables de negociación frente al dador de la carga.

Tradicionalmente los fletes se movían bajo las leyes de la oferta y la demanda, sin embargo ante la disminución de la demanda de carga, caída de los fletes y consiguiente presión de los pequeños propietarios, el gobierno intervino el mercado y reguló las relaciones entre los propietarios de camiones y las empresas afiliadoras de vehículos. En este sentido anualmente se establecen los valores mínimos por tonelada y ruta que las empresas deben cancelar a los camioneros. Las empresas por su parte negocian directamente con los generadores de carga el valor de los fletes respectivos.

En el ámbito internacional, las empresas coordinadoras de carga de carga tienen una presencia casi excluyente, llevando, incluso, su presencia al territorio venezolano. Esta mixtura de agentes o coordinadores de carga que contratan a transportistas

[40] Por la falta de información sobre el sector internacional de transporte carretero de cargas se sigue, fundamentalmente, al trabajo "Transporte sin Fronteras", CAF (2001).

independientes da una configuración muy alta de la relación equipos habilitados para el transporte internacional / permisos para la prestación de servicios internacionales. Según los datos correspondientes al año 1999, esta relación alcanzó a 122 equipos por empresa para el mercado con Venezuela.

En Colombia el Ministerio de Transporte tiene a su cargo lo relacionado con el transporte internacional por carretera. En dicho ministerio existe una Oficina de Transporte Internacional que tiene a su cargo la habilitación de las empresas nacionales y su control. Igualmente la expedición de los permisos correspondientes a empresas extranjeras. En este sentido hay 94 empresas de carga habilitadas de las cuales 61 cuentan con permiso vigente en Venezuela y 27 en Ecuador.

Ecuador

La información disponible no permite efectuar un detalle del sector dedicado al transporte internacional. El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT) es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control del tránsito; y del transporte terrestre y es quien expide las autorizaciones a empresas ecuatorianas y andinas interesadas en prestar servicios de transporte internacional de carga o pasajeros.

Las formas jurídicas dominantes para las empresas de transporte de cargas en Ecuador son, en primer lugar, las cooperativas, y luego la empresa propietaria de sus vehículos. La figura del agente de transporte de cargas, aquel agente económico que coordina las operaciones de compraventa de servicios de carga (con pocas o aún ninguna unidad de su propiedad) no se encuentra todavía fuertemente desarrollado.

En el caso del transporte binacional con Colombia 32 empresas ecuatorianas cuentan con permiso de prestación de servicio vigente expedido por las autoridades colombianas.

Paraguay

Paraguay cuenta con 390 permisos empresarios de transporte carretero internacional de cargas que operan una flota de casi 9.500 unidades con 110.000 toneladas de capacidad conjunta de carga. De ello resulta una media de 24 vehículos por permiso con 21 toneladas de capacidad de carga por equipo.

El 88% de la flota habilitada se conforma con tractores y semi-remolques, una de las proporciones más altas de la región y que se incrementa hasta la casi totalidad de la flota en el tráfico con Perú y en menor medida con Bolivia.

La flota paraguaya internacional es destinada principalmente para los tráficos intra MERCOSUR y Chile; con Argentina dispone del 27% de su flota internacional total; con Brasil, el 28%; con Uruguay, el 20%; y con Chile, el 19%.

Perú

El parque total de cargas por automotor asciende a 113.000 camiones, 18.000 tractores y 17.000 remolques y semi-remolques.

Según la información disponible, el sector transporte de cargas por carretera en Perú se encuentra atravesando un período de fuerte recesión debido a las políticas desreguladoras aplicadas por las autoridades de ese país. De esta forma, la informalidad es la regla general de la actividad interna con un incremento en la oferta de capacidad y una fuerte caída en los precios cobrados por los servicios vendidos.

Sin embargo, las empresas dedicadas al transporte internacional presentan una

estructura diferenciada respecto de la que se opera dentro del país. Se trata de 57 permisos para operar una flota de 1.711 vehículos con una capacidad de carga estática conjunta de 19 mil toneladas, radicadas mayoritariamente (4/5 partes del total) en Lima y sus áreas aledañas. De esta forma, la empresa media consta de unos 30 vehículos con una capacidad portante de unas 19 toneladas.

El grueso de la oferta estática de cargas peruana se encuentra habilitada para los tráficos con Chile que, por no contar con información desagregada para las habilitaciones con Bolivia, representa casi el 90% del total del parque internacional peruano. Es probable que la flota peruana destinada a Bolivia sea, al menos, equivalente a la que opera con Chile.

Uruguay

El parque uruguayo de vehículos de carga está compuesto por aproximadamente 51.000 camiones y tractores y 16.000 remolques y semi-remolques.

Movido por el fuerte incremento del comercio de Uruguay con los países del MERCOSUR, pero especialmente con sus vecinos (Argentina y Brasil) el número de empresas habilitadas para el transporte internacional de cargas por automotor, se ha incrementado sustancialmente. Sólo entre 1996 y la actualidad, la cantidad de empresas habilitadas más que se duplicó.

Los grupos de medianas y grandes empresas son los de mayor incidencia en el total. La relación media de vehículos por empresa de bandera uruguaya habilitada es de trece unidades. En lo que refiere a la naturaleza jurídica de las empresas uruguayas, éstas optan, en general, por las formas de sociedad anónima o de responsabilidad limitada.

Las cargas generales representan el grueso de la capacidad estática promedio ofrecida para el tráfico internacional (83%), mientras que el 17% restante lo explican los vehículos destinados a cargas específicas, líquidos a granel y productos refrigerados.

La edad promedio de la flota habilitada de vehículos para el transporte internacional de cargas, de unos 15 años a mediados de los '90, tanto para las unidades de tracción como las remolcadas, se ha reducido, en los últimos años, con la fuerte incorporación de unidades.

La conformación del parque internacional uruguayo, al igual que en la totalidad de los países de la región, muestra una presencia muy fuerte de tractores y semi-remolques: 65% del total de su flota permisionada.

La mitad de la flota uruguaya habilitada internacionalmente tiene permiso para operar con Brasil (en este caso, la flota uruguaya supera en número a la brasileña para el comercio carretero bilateral Uruguay - Brasil); el 27% se destina a la Argentina y el 17% al tráfico con Paraguay.

Venezuela

De acuerdo al Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre de Venezuela (SETRA) dependiente del Ministerio de Infraestructura, el parque disponible ascendía en 2.001 a 486.483 unidades con la siguiente desagregación: camiones rígidos de diferente tipo 255.395, remolques 46.186 y semi-remolques 184.920.

La información disponible para Venezuela en materia de transporte internacional se reduce a la cantidad de empresas y parque habilitados y la oferta estática de carga. El

SETRA es el organismo regulador del transporte e integrante del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).

El sector se encuentra conformado por cooperativas de transporte, sindicatos, transportistas individuales propietarios de una única unidad y empresas de mayor tamaño relativo. Los tres primeros agrupamientos conforman más del 90% de la oferta de capacidad estática de carga del país y que a su vez, tienen las menores capacidades de bodega. El restante 10% de la oferta la conforman empresas de mayor tamaño relativo y con vehículos de mayor porte, muchas de ellas dedicadas al transporte internacional.

La figura del agente o coordinador de cargas, si bien de desarrollo reciente, es conocida en el país, lo que abre las puertas a la actividad logística de manera sostenida. Estos operadores son los que explotan vehículos de mayor porte, ya sea de su propiedad o de terceros. Entre éstos coordinadores de carga, se verifica una fuerte penetración de capitales colombianos.

Respecto del transporte internacional, la información disponible indica la presencia de, por lo menos, 88 permisos internacionales para operar tráficos bilaterales, con una flota habilitada de 6.200 vehículos. En Colombia 70 permisos se encuentran refrendados por las autoridades de ese país y se encuentran vigentes; en Brasil 5. La comparación entre el número de permisos y el parque registrado resulta en un tamaño medio de empresa extremadamente alto para la región: 71 equipos por empresa con una oferta estática transporte de 19 toneladas por equipo. Es de reiterar que el tamaño medio resultante de las empresas internacionales en los países de la CAN, es el producto de la naturaleza de los permisos: un permisionario puede inscribir unidades que no son de su propiedad sin necesidad de que el propietarios de la mismas se encuentre inscripto. Si se quiere, el tamaño medio resultante de esta operatoria es más cercano a lo que sucede en la realidad que lo que muestran las cifras de los países del sur.

Si bien la información es incompleta, la importancia del comercio bilateral carretero de Venezuela con Colombia, sugiere que el grueso de la flota venezolana dispuesta para el transporte internacional se dispone para los tráficos con este país.

Pesos y dimensiones de los vehículos en Sudamérica

Tanto la CAN como el MERCOSUR disponen de normas comunitarias que establecen los pesos y dimensiones máximas para los vehículos de pasajeros y cargas que realizan transporte internacional. En el caso de la CAN, ello se establece en la Decisión N° 491 “Reglamento técnico andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera”. En el caso del MERCOSUR, en la VI reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5, todas las delegaciones acordaron ratificar los límites de pesos establecidos y dejar sin efecto la consideración de la conformación de los equipos, respetando el peso total máximo bruto así como el límite por eje, en cualquier configuración.

Es de destacar que, como se ve en el cuadro que se muestra a continuación, que mientras la norma MERCOSUR establece valores únicos para los miembros del mercado común (aunque pueda haber divergencias en las leyes internas, como es el caso del Brasil), la Decisión 491 de la CAN fija excepciones en varios de los ítems considerados. Por ejemplo, en el caso del peso por eje doble con rodado doble y del peso máximo bruto para una formación normal de vehículos, Bolivia y Perú (este último sólo para el caso del peso por eje) tienen un tratamiento excepcional, estipulándoseles valores coincidentes con los vigentes para el MERCOSUR. De la

misma forma, el peso máximo bruto por configuración muestra valores disímiles para varios de los países integrantes de la CAN.

Las dimensiones máximas de los anchos y altos de los vehículos comunes de pasajeros y cargas son coincidentes para ambos bloques económicos, con un alto de 4,10 metros y un ancho de 2,60 metros. Las mismas medidas rigen internamente en cada uno de los países, con la excepción de Brasil, donde el ancho máximo es de 2,40 metros y la de los vehículos especiales (para el transporte de vehículos) en el MERCOSUR donde el alto es de 4,30 metros y el ancho es de 2,60 metros. Es de aclarar que estos últimos presentan restricciones a la circulación: no pueden circular de noche, con tormenta o niebla y sólo pueden ingresar en las ciudades por rutas especificadas a tal fin.

Por lo tanto, respecto a los altos y anchos de los equipos comunes existe armonización entre ambos bloques aunque se verifica discrepancia en las normas brasileñas internas para su transporte de cabotaje.

Respecto a la longitud de los equipos, las dimensiones varían entre la CAN y el MERCOSUR, si bien sin diferencias sustanciales. El tipo de equipo dominante en el transporte internacional, el tracto camión con semi-remolque presenta una pequeña diferenciación donde la CAN permite una largo de 18,30 metros contra 18 metros del MERCOSUR.

Las mayores diferencias, por su parte, se encuentran en los camiones simples, donde el MERCOSUR permite un largo máximo de 13,20 metros frente a 11,50/12 metros y 12,20 metros en la CAN, para los camiones simples de dos ejes y con 4 ejes, respectivamente. De la misma forma, los equipos especiales tienen una menor longitud en la CAN que en el MERCOSUR, 21 metros y 22,40 metros, respectivamente.

Estas dimensiones, conjuntamente con los pesos por eje y el peso máximo bruto total, estipulados como normativas comunitarias, se detallan en el cuadro siguiente.

Tabla comparativa de dimensiones y pesos máximos autorizados en las normas CAN y MERCOSUR

Dimensiones máximas	CAN		MERCOSUR
	General	Excepciones	
Ancho	2,60 m		2,60 m
Altura	4,10 m		4,10 m
Longitud máxima			
Camión simple			
Con 2 ejes	11,5/12,0 m		13,20 m
Con 3 y 4 ejes	12,20 m		13,20 m
Acoplado (remolque)	10,00 m		8,60 m
Camión con acoplado (remolque)	18,30 m		20,00 m
Tracto-camión con semi-remolque	18,30 m		18,00 m
Tracto-camión con semi - remolque y acoplado	23,00 m		20,50 m
Ómnibus de larga distancia	13,30 m		14,00 m
Ómnibus integral o semi integral	15 m		
Ómnibus articulado	18,30 m		18,00 m
Ómnibus urbano	13,30 m		13,20 m
Vehículos especiales p/ transporte de automotor.			
Largo	21,0 m		22,40 m

Dimensiones máximas	CAN		MERCOSUR
	General	Excepciones	
Alto	4,10 m		4,30 m
Ancho	2,60 m		2,60 m
Peso por eje			
Eje simple, rodado simple	6 ton		6 ton
Eje simple, rodado doble	11 ton		10,5 ton
Eje doble, rodado simple			10 ton (5 ton + 5 ton)
Eje doble, rodado dual y simple			14 ton (9 ton + 5 ton)
Eje doble, rodado doble	20 ton	Bo y Pe (18 ton)	18 ton (9 ton + 9 ton)
Eje triple, rodado doble (2) y simple (1)			21 ton (8,5 + 8,5 + 4)
Eje triple, rodado doble	24 ton		25,5 ton (8,5 + 8,5 + 8,5)
Peso máximo (bruto)			
Para formación normal de vehículos	48 ton	Bo (45 ton)	45 ton
Para camión con acoplado considerados individualmente			30 ton

Las normas establecidas para los pesos máximos por eje y pesos máximos bruto por configuración de los equipos en la CAN y el MERCOSUR indican una mayor admisión de peso en el primer bloque respecto del segundo: 48 toneladas y 45 toneladas de peso bruto vehicular máximo permitido, respectivamente. Como ya se hubiera aclarado, Bolivia es una excepción a la norma, ya que su peso máximo bruto es el mismo que rige para el MERCOSUR (45 toneladas). Cabe señalar que en algunos países de la CAN, circulan camiones con peso bruto vehicular superior al estipulado en la norma comunitaria, pues los controles de carga solo se aplican en casos aislados. En Colombia, incluso, la legislación vigente admite un peso total hasta de 52 toneladas para camiones articulados.

En lo que respecta al peso máximo transmitido a la calzada de la vía por los ómnibus, en los casos en que correspondiera, el mismo debe enmarcarse dentro de los niveles establecidos para los vehículos de carga.

Si bien el peso máximo por eje debería ser el determinante del peso máximo bruto total por configuración de los equipos, hecho que se verifica para el MERCOSUR, la Decisión N 491 fija los mismos, según conformación del equipo y las excepciones al mismo.

En el cuadro siguiente se fijan los valores máximos permitidos para los equipos en la CAN y el MERCOSUR.

Pesos máximos brutos admitidos por tipo de equipo

Configuración	CAN		MERCOSUR
	General	Excepciones	
Camión simple 1s 1 d	17 t	16 t en CO y VE	16,5 t
Camión simple 2s 1 d	23 t		24 t
Camión simple 1s 2 d	26 t	24 en BO	24 t
Camión simple 2s 2 d	32 t		28 t
Camión simple 1s 3 d	30 t		28 t
Tractor c/semi 1s 1d 1d	28 t		27 t

Configuración	CAN General	CAN Excepciones	MERCOSUR
Tractor c/semi 1s 1d 2d	37 t	35 t en BO	34,5 t
Tractor c/semi 1s 1d 3d	41 t		42 t
Tractor c/semi 1s 2d 1d	37 t	35 t en BO	34,5 t
Tractor c/semi 1s 2d 2d	46 t	42 t en BO y 43 t en PE	42 t
Tractor c/semi 1s 2d 3d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 1s 1d 1d 1d	39 t		37,5 t
Camión c/remolque 1s 1d 1d 2d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 1s 2d 1d 1d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 1s 2d 1d 2d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 1s 2d 2d 2d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 2s 2d 1d 1d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 2s 2d 1d 2d	48 t	45 t en BO	45 t
Camión c/remolque 2s 2d 2d 2d	48 t	45 t en BO	45 t

Donde: s = eje simple y d = eje doble

Tal como se aprecia en el cuadro precedente, los pesos máximos brutos de la CAN son mayores que los vigentes en el MERCOSUR para el transporte internacional, con la excepción de Bolivia que tiene un peso máximo bruto total igual al vigente en el MERCOSUR.

Servicios regulares de transporte por automotor de pasajeros internacional

Introducción

Los países de Sudamérica tienen una red de transporte internacional regular de pasajeros que, al igual que en el caso del transporte carretero de cargas, gana presencia entre los países limítrofes. También, como en el caso de los servicios de cargas, la red de oferta de servicios de transporte internacional carretero de pasajeros es más densa y ofrece una mayor frecuencia entre los países del MERCOSUR más Chile que entre los países de la Comunidad Andina.

Otra diferencia entre los países del sur y los del norte de Sudamérica, es que en el norte, el servicio internacional de pasajeros es prestado por unas pocas empresas mientras que en el sur, se caracteriza por la gran cantidad de oferentes, que compiten, incluso en varios de los principales pares origen - destino. Esa baja cantidad de empresas de transporte internacional en los países de la CAN, es la contrapartida de una operatoria caracterizada por los viajes con trasbordo en la frontera.

Además, en los países de la CAN se permite la realización de tráficos de "quinta libertad", es decir, empresa de una bandera que realiza tráficos entre países diferentes al de su nacionalidad.

La existencia de poblaciones aledañas en ambos lados de las fronteras de algunos países determina la existencia de servicios regulares de ómnibus urbanos de carácter internacional. Tal es el caso, por ejemplo, de Quaraí (BR) - Artigas (UR); Mundo Novo (BR) - Salto del Guaira (PA); Foz de Uguazú (BR) - Ciudad del Este (PA); Posadas (AR) - Encarnación (PA); etc.

En ambos casos, servicios urbanos e interurbanos de pasajeros, los países acuerdan la cantidad de frecuencias por bandera para cada par origen - destino (O/D) y asignan

los permisos correspondientes a las empresas locales. Si bien en la amplia mayoría de los casos, la cantidad de frecuencias de cada par O/D es similar para cada país, ello no significa que la totalidad de las mismas se encuentren cubiertas, pudiendo quedar vacantes hasta que el organismo de contralor del país las asigne.

Junto a estos servicios de carácter regular coexisten otros que, aunque también dedicados al transporte de pasajeros, no presentan las características que definen a los primeros: regularidad, uniformidad, universalidad. Se trata de servicios de transporte internacional de pasajeros para el turismo o para trasladar contingentes específicos en un viaje ocasional. Estos servicios también precisan de permisos de las autoridades nacionales para poder operar.

En este apartado se describen, con disímil grado de detalle, los servicios de transporte regular carretero de pasajeros de larga distancia de carácter internacional para cada par de países en los que se verifican estos servicios. La información disponible hace que, para algunas conexiones, se pueda contar con datos de frecuencias y pasajeros transportados, en tanto que en otros casos, sólo se enuncian las vinculaciones existentes.

Argentina - Bolivia

Entre ambos países hay acordadas la conexión de 9 pares O/D, aunque el grueso de los mismos no tienen, a la fecha de redacción de este informe, definidas las frecuencias a ser cumplidas por las empresas de cada uno de los países. Las líneas acordadas son las siguientes:

- Mendoza (AR) - Santa Cruz de la Sierra (BO): se ha establecido una frecuencia diaria por bandera, que es cumplida, únicamente, por una empresa argentina, estando vacante la correspondiente a la de bandera boliviana. El servicio, de 2.246 kilómetros de extensión, une la ciudad de Mendoza (850.000 habitantes), capital de la provincia homónima, con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (720.000 habitantes), capital del departamento de Santa Cruz. En el año 2000, la demanda dirigida a esta línea fue del orden de 2.100 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Santa Cruz de la Sierra (BO): se acordaron 3 frecuencias diarias por país. En la actualidad los servicios existentes son efectuados, con carácter provisorio, por tres empresas argentinas, las que cubren la totalidad de las frecuencias asignadas a este país (una frecuencia diaria por empresa). El servicio, de 2.406 kilómetros de extensión, une la ciudad de Buenos Aires (12.000.000 habitantes), capital de la Argentina, con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. En el año 2000, el total de pasajeros transportados ascendió a 7.200.

- San Salvador de Jujuy (AR) - Santa Cruz de la Sierra (BO): en la actualidad se opera un servicio diario por parte de una empresa argentina, la que tiene permiso provisorio. El servicio, con una extensión de 909 kilómetros, conecta la ciudad de San Salvador de Jujuy (280.000 habitantes), capital de la provincia de Jujuy, en el norte argentino, con la ciudad boliviana de Santa Cruz de la Sierra. La demanda verificada en el año 2000 fue de unos 15.000 pasajeros.

Junto a estas líneas en operación los países acordaron la prestación de 6 servicios más, a las que aún no se ha designado empresas operadoras. Los pares O/D a cubrir son los siguientes:

- San Salvador de Jujuy (AR) - Tarija (BO): la línea une la ciudad capital de la provincia de Jujuy, en Argentina, San Salvador de Jujuy (280.000 habitantes), con la ciudad boliviana de Tarija (75.000 habitantes), capital del departamento del

mismo nombre. Las frecuencias acordadas son de 7 servicios semanales por bandera para cubrir el trayecto de 506 kilómetros de extensión.

- Buenos Aires (AR) / Rosario (AR) / San Salvador de Jujuy (AR) - Tarija (BO): une la ciudad capital de la Argentina, Buenos Aires (12.000.000 habitantes), Rosario (1.160.000 habitantes), ubicada en la provincia argentina de Santa Fe y Córdoba (1.370.000 habitantes), segunda ciudad de la Argentina y capital de la provincia del mismo nombre, con la ciudad boliviana de Tarija. Se establecieron 7 servicios semanales por bandera y el trayecto tiene una longitud de 2.098 kilómetros.

- Córdoba (AR) - Santa Cruz de la Sierra (BO): une la ciudad argentina de Córdoba (1.370.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre en el centro de la Argentina con la capital del departamento de Santa Cruz (720.000 habitantes). Se estableció la operación de 7 servicios semanales por país y el trayecto es de 1.923 kilómetros.

- Buenos Aires (AR) - La Paz (BO): une las capitales de Argentina y Bolivia; Buenos Aires (12.000.000 habitantes) y La Paz (1.300.000 habitantes). El servicio tiene establecido el cumplimiento de 7 servicios semanales por país y su longitud es de 3.028 kilómetros.

- Salta (AR) / San Salvador de Jujuy (AR) / La Quiaca (AR) - Villazón (BO) / Potosí (BO): une las localidades argentinas de Salta (470.000 habitantes), capital de la provincia norteña del mismo nombre, San Salvador de Jujuy, La Quiaca (12.000 habitantes), ciudad limítrofe con Bolivia y gemela de la ciudad boliviana de Villazón (29.000 habitantes), con ésta y Potosí (120.000 habitantes), capital del departamento de Potosí al sur de Bolivia, a 4.180 m sobre el nivel del mar. Se establecieron 7 servicios semanales por bandera y el trayecto es de 1.003 kilómetros de longitud.

- Los Toldos (AR) - San Ramón de la Nueva Orán (AR): es una línea de cabotaje argentina pero que atraviesa territorio boliviano en parte de su recorrido. Se fijó la operación de 7 servicios semanales para cubrir la línea de transporte, de 262 kilómetros de extensión.

Sin que se trate de líneas internacionales merece destacarse que la Argentina opera varias líneas regulares que unen puntos interiores del país, especialmente la ciudad de Buenos Aires, con la ciudad argentina de Salvador Mazza (16.000 habitantes) ubicada en el límite con Bolivia frente a la ciudad boliviana de Pocitos (38.000 habitantes). Estos viajes se encuentran relacionados con el fuerte comercio que se desarrolla en la misma frontera, tanto de carácter legal como ilegal.

Argentina - Brasil

Entre ambos países hay acordadas la conexión de 36 pares O/D, en tres categorías: permanentes, estacionales permanentes y estacionales de temporada, no teniendo algunos de ellos, a la fecha de redacción de este informe, la asignación de las frecuencias a las empresas permisionarias por uno de los países. Entre las líneas permanentes se encuentran 3 servicios urbanos internacionales que unen ciudades fronterizas. Las líneas y frecuencias acordadas por los países son las siguientes:

- Buenos Aires (AR) - Río de Janeiro (BR), vía Porto Alegre (BR), por el paso de frontera de Paso de los Libres - Uruguaiana: ambos países acordaron 2 servicios semanales por bandera. Los correspondientes a Argentina, se encuentran vacantes, mientras que el cupo brasileño es operado por una empresa brasileña. La extensión del recorrido es de unos 2.613 kilómetros y une las ciudades de

Buenos Aires (12.000.000 habitantes), capital de la Argentina, con la ciudad de Río de Janeiro (11.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre. En el año 2000, se transportaron en esta línea unos 4.000 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Río de Janeiro (BR), vía Foz de Iguazú, por el paso de frontera Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR): ambos países acordaron 6 servicios semanales por bandera; los correspondientes a Argentina, se encuentran vacantes, mientras que el cupo brasileño es operado, en su totalidad, por una empresa brasileña. Al igual que la línea precedente, ésta une el mismo origen y destino aunque realiza el recorrido por un itinerario parcialmente diferente. La extensión de la línea es de 2.764 kilómetros. En el año 2000, se transportaron en esta línea 44.000 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - San Pablo (BR), vía Zárate (AR) y Porto Alegre (BR), por el paso de frontera de Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (AR): los países establecieron la explotación de 7 servicios semanales en temporada de verano y 2 en temporada de invierno. Esta cantidad de frecuencias por bandera se encuentra cubierta sólo por el lado brasileño por intermedio de una empresa de esa nacionalidad. El servicio, con una extensión del recorrido es de 2.174 kilómetros, une la ciudad capital de la Argentina, Buenos Aires, con la ciudad de San Pablo (17.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre, centro industrial de Brasil y mayor área metropolitana de América del Sur. En el año 2000 se transportaron, por esta línea, unos 6.400 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - San Pablo (BR) - por Rosario (AR) y Porto Alegre (BR), por el paso de frontera de Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (AR): se acordaron 7 servicios semanales en temporada de verano y 1 en temporada de invierno, que están vacantes de adjudicación por las autoridades de ambos países. La extensión del recorrido es de 2.591 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y San Pablo, con un itinerario distinto al de la línea anterior.

- Buenos Aires (AR) - San Pablo (BR), vía Zárate (AR) y Guaratuba (BR), por el paso de frontera de Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): este servicio tiene una variación en el recorrido en la parte de Brasil. Ambos países acordaron la explotación de 1 servicios semanal durante todo el año, el que se encuentra vacante de asignación por parte de las autoridades argentinas, en tanto que Brasil lo tiene asignado a una empresa de su nacionalidad. La extensión del recorrido es de 2.208 kilómetros. Los pasajeros transportados en el año 2000 fueron unos 1.800.

- Buenos Aires (AR) - San Pablo (BR), vía Rosario (AR) y Guaratuba (BR), por el paso de frontera de Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordó la prestación de 1 servicio semanal, que está vacante de adjudicación por parte de las autoridades argentinas y brasileñas. La extensión del recorrido es de 2.625 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y San Pablo, con un itinerario distinto al de la línea anterior.

- Buenos Aires (AR) - Camboriú (BR), vía el paso de Paso de los Libres (AR): los países acordaron la prestación de 7 servicios semanales todo el año los que son cumplidos por la parte argentina, mediante una empresa; Brasil tiene asignado a una empresa, la operación de 1 servicio semanal durante todo el año y de 7 frecuencias por semana en los meses de enero, febrero, marzo, abril, julio, noviembre y diciembre. La línea, de 1.958 kilómetros de extensión, une a la ciudad de Buenos Aires (AR) con el balneario turístico brasileño de Camboriú (39.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina, destino veraniego de muchos

habitantes de la Argentina. En el año 2000 la línea transportó 118.000 pasajeros en ambas empresas.

- Resistencia (AR) - Florianópolis (BR), por el paso de frontera Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR): une la ciudad de Resistencia (360.000 habitantes aunque conformando, con la ciudad lindante de Corrientes, un aglomerado urbano de casi 680.000 habitantes), capital de la provincia de Chaco, con el balneario de Florianópolis (342.000 habitantes), capital del estado de Santa Catarina, destino turístico de numerosos argentinos. La operación de la línea, con una distancia de viaje hasta Florianópolis de unos 1.150 kilómetros, es cumplida por una empresa de cada país, con 3 frecuencias durante todo el año y 7 frecuencias semanales en los meses veraniegos; los servicios de temporada de verano pueden prolongarse hasta el balneario brasileño de Camboriú (39.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina. En el año 2000, ambas empresas transportaron unos 29.000 pasajeros.

- Posadas (AR) - Florianopólis (BR), por el paso de frontera Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR): los países acordaron la prestación de 3 servicios semanales durante todo el año y de 7 frecuencias por semana en la temporada de verano. El cupo argentino se encuentra vacante mientras que el correspondiente a Brasil se encuentra asignado a una empresa de esa nacionalidad. La línea, de 1.187 kilómetros de extensión, une la ciudad de Posadas (280.000 habitantes), capital de la provincia de Misiones, con el balneario turístico brasileño de Florianópolis, capital del estado de Santa Catarina. En el año 2000, la empresa de bandera brasileña, única operadora del servicio, transportó 28.200 pasajeros.

- Posadas (AR) - Porto Alegre (BR), vía Panambí (BR): se trata de una línea con una frecuencia de 1 servicio semanal por bandera, la que es operada por sendas empresas argentina y brasileña. El servicio une la ciudad argentina de Posadas con la ciudad brasileña de Porto Alegre (1.300.000 habitantes), capital del estado sureño de Río Grande del Sur. La extensión de la línea es de unos 1.200 kilómetros de extensión. Ambas empresas transportaron, en el año 2000, unos 2.200 pasajeros.

- Córdoba (AR) - San Pablo (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR): es un servicio donde los países acordaron 4 frecuencias semanales por bandera, cupo que es cubierto únicamente por una empresa brasileña, estando el correspondiente a la Argentina, vacante de asignación. Une la ciudad de Córdoba (1.370.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre en el centro de la Argentina, con la ciudad brasileña de San Pablo (17.000.000 habitantes) en un recorrido de 2.195 kilómetros. En el año 2000, la empresa transportó cerca de 10.000 pasajeros.

- Rosario (AR) - Foz do Iguazú (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (AR) - Foz do Iguazú (BR): el acuerdo bilateral estableció el cumplimiento de 1 frecuencia semanal durante todo el año y de 3 frecuencias en la temporada de verano. Argentina opera, por intermedio de una empresa, con un permiso precario, el total del cupo asignado en tanto que Brasil sólo opera 1 frecuencia durante todo el año. El servicio, de 1.324 kilómetros de extensión, une la ciudad argentina de Rosario (1.160.000 habitantes) con la ciudad brasileña, limítrofe con Argentina en las cataratas del Iguazú, Foz de Iguazú (200.000 habitantes). El servicio tiene una demanda anual de unos 5.000 pasajeros, tal como se verificó para el año 2000.

- Buenos Aires (AR) - Foz do Iguazú (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (AR) - Foz do Iguazú (BR): el acuerdo bilateral estable el cumplimiento de 1 frecuencia semanal en invierno y de 3 servicios en verano, para ambas banderas,

cupos que los países han asignado a sendas empresas. La extensión del recorrido es de unos 1.300 kilómetros, uniendo la capital de Argentina, Buenos Aires (12.000.000 habitantes) con la ciudad de Foz do Iguazú (200.000 habitantes), ubicada en el límite con la Argentina al pié de las cataratas del Iguazú. El total de pasajeros transportados en el año 2000 alcanzó a los 7.200.

- Puerto Iguazú (AR) - San Pablo (BR) / Río de Janeiro (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (A) - Foz do Iguazú (BR): es un servicio que aún se encuentra sin definir las frecuencias por bandera. Une las ciudades de Puerto Iguazú (31.000 habitantes), al pié de las cataratas del Iguazú y límite con Brasil y Paraguay, con las ciudades brasileñas de San Pablo y Río de Janeiro. La extensión del recorrido es de 1.490 kilómetros.

- Bahía Blanca (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se trata de un servicio de temporada para unir la ciudad de Bahía Blanca (260.000), en el sur de la provincia de Buenos Aires, con el balneario turístico brasileño de Camboriú (39.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina. Los países acordaron la prestación de 2 servicios semanales en temporada de verano. La Argentina asignó su cupo, en forma precaria, a una empresa en tanto Brasil mantiene vacante su cupo. La extensión del recorrido es de 2.581 kilómetros.

- Florianópolis (BR) - Córdoba (AR) / Reconquista (AR) y Santa Fe (AR), por el paso de frontera Dioniso Cerqueira (BR) - Bernardo de Irigoyen (AR): servicio de temporada que en la actualidad se encuentra operado por una empresa de Brasil. El servicio une el balneario turístico de Floreanópolis (342.000 habitantes), capital del estado de Santa Catarina con las ciudades argentina de Santa Fe (450.000 habitantes), capital de la provincia homónima, Reconquista (85.000 habitantes) y Córdoba (1.370.000 habitantes), capital de la provincia mediterránea del mismo nombre y segunda área metropolitana de la Argentina. La extensión del recorrido es 2.473 kilómetros.

- Torres (BR) - Posadas (AR), por el paso de frontera Sao Borja (BR) - Santo Tomé (AR): servicio de temporada con 4 frecuencias semanales acordadas bilateralmente se encuentran cubiertas por una empresa de cada nacionalidad. El servicio conecta el balneario brasileño de Torres (30.000 habitantes), en el estado de Río Grande del Sur, con la ciudad de Posadas (280.000 habitantes), capital de la provincia nordestina de Misiones, con un recorrido de una extensión aproximada de 750 kilómetros.

- La Plata (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (A) - Foz do Iguazú (BR): servicio de temporada que une la capital de la provincia de Buenos Aires, a 60 kilómetros al sur de la Capital Federal de Argentina, La Plata (680.000 habitantes), con el balneario de Camboriú (39.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina. Las 4 frecuencias semanales acordadas están siendo cumplidas por una empresa de cada nacionalidad. La extensión de la línea es de unos 2.387 kilómetros.

- Mar del Plata (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (A) - Foz do Iguazú (BR): se trata de un servicio de temporada, con 7 frecuencias semanales, que se explota por dos empresas, una argentina y otra brasileña. El recorrido tiene una extensión de 2.281 kilómetros y une la ciudad balnearia de Mar del Plata (540.000 habitantes) ubicada en la provincia de Buenos Aires, a unos 400 kilómetros al sur de la ciudad de Buenos Aires, con el balneario de Camboriú (39.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina.

- Rosario (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Puerto Iguazú (A) - Foz do Iguazú (BR): se trata de un servicio con 7 frecuencias semanales por bandera durante todo el año, servicios que son cubiertos por sendas empresas de ambas nacionalidades. La extensión terrestre del itinerario es de 2.354 kilómetros y une a la tercer ciudad de Argentina, Rosario (1.160.000 habitantes) con el balneario turístico de Camboriú (39.000 habitantes), ubicado en el estado de Santa Catarina. En el año 2000 se transportaron unos 20.000 pasajeros.

- Posadas (AR) - Sao Miguel d´Oeste (BR), por el paso de frontera Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR): es un servicio de temporada que une la ciudad de Posadas (280.000 habitantes), capital de la provincia de Misiones, con la ciudad brasileña de Sao Miguel d´Oeste (40.000 habitantes), ubicada en el extremo oeste del estado de Santa Catarina, cercana a la frontera con la Argentina. Los países acordaron la prestación de 2 servicios semanales por bandera se encuentran, aún, vacantes de asignación. La extensión del recorrido es de 482 kilómetros.

- San Nicolás (AR) - Camboriú (BR): es un servicio de temporada en donde los países acordaron 2 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma precaria a una empresa, estando vacante la asignación del cupo brasileño. La extensión del recorrido es de 2.422 kilómetros y une las ciudades de San Nicolás (125.000 habitantes), en el norte de la provincia de Buenos Aires, con la ciudad balnearia de Camboriú (39.000 habitantes), ubicada en el estado de Santa Catarina.

- Córdoba (AR) - Florianópolis (BR) - Camboriú (BR): se acordaron 6 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma precaria a una empresa, estando vacante de asignación el cupo brasileño. La extensión del recorrido es de 2.503 kilómetros y une las ciudades de Córdoba (1.370.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre en el centro de la Argentina, con el balneario de Camboriú.

Líneas estacionales de temporada

Estos servicios se acuerdan año tras año y las autoridades argentinas designan, para cada temporada, las empresas prestadoras mediante licitación pública. Los países acuerdan los servicios semanales por bandera, aunque, en la práctica, los mismos son cubiertos sólo por empresas argentinas. Para la temporada de verano 2002/2003 los servicios y frecuencias acordados fueron los siguientes:

- Rafaela (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordaron 2 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 1.902 kilómetros y une la ciudad de Rafaela (83.000 habitantes), en la provincia de Santa Fe, con el balneario de Camboriú.

- Sunchales (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordaron 2 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 1.943 kilómetros y une la ciudad de Sunchales (18.000 habitantes), en la provincia de Santa Fe, con el balneario de Camboriú.

- Reconquista (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR): se acordaron 2 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 1.897 kilómetros y une la ciudad de Reconquista (83.000 habitantes), en la provincia de Santa Fe, con Camboriú.

- Reconquista (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR): se acordaron 2 servicios semanales. El servicio une las mismas

cabeceras que el anterior pero modifica su recorrido al cruzar la frontera por otro paso fronterizo. La extensión del recorrido, con un recorrido que atraviesa otro paso de frontera distinto de la línea anterior, es de 1.985 kilómetros y une la ciudad de Reconquista (83.000 habitantes), en la provincia de Santa Fe, con el balneario de Camboriú.

- Villa María (AR) - Torres (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordaron 2 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 2.123 kilómetros y une la ciudad de Villa María (89.000 habitantes), en la provincia de Córdoba, con el balneario brasileño de Torres (30.000 habitantes), en el estado de Río Grande del Sur.

- Córdoba (AR) - Florianópolis (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordaron 7 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 2.473 kilómetros y une las ciudades de Córdoba (provincia de Córdoba) y Florianópolis.

- Santa Rosa (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Paso de los Libres (AR) - Uruguaiana (BR): se acordaron 3 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 2.429 kilómetros y une la ciudad de Santa Rosa (102.000 habitantes), capital de la provincia de La Pampa, con el balneario de Camboriú.

- San Miguel de Tucumán (AR) - Camboriú (BR), por el paso de frontera Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR): se acordaron 7 servicios semanales. La extensión del recorrido es de 2.405 kilómetros y une la ciudad de San Miguel de Tucumán (736.000 habitantes), capital de la provincia norteña argentina de Tucumán, con el balneario brasileño de Camboriú.

- Tucumán (AR) - Florianópolis (BR), por el paso de frontera Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR): se acordó 1 servicio semanal. La extensión del recorrido es de 2.318 kilómetros y une la ciudad de Tucumán (provincia de Tucumán), con el balneario brasileño de Florianópolis (342.000 habitantes), capital del estado de Santa Catarina, destino turístico de numerosos argentinos.

- Presidencia Roque Saenz Peña (AR) - Florianópolis (BR), por el paso de frontera Bernardo de Irigoyen (AR) - Dionisio Cerqueira (BR): se acordó 1 servicio semanal. La extensión del recorrido es de 1.529 kilómetros y une la ciudad de Presidencia Roque Saenz Peña (76.000 habitantes), en la provincia del Chaco, con el balneario brasileño de Florianópolis.

Servicios urbanos internacionales

- Uruguaiana (BR) - Paso de los Libres (AR): servicio urbano internacional que une las ciudades lindantes de Uruguaiana (120.000 habitantes), en Río Grande del Sur y Paso de los Libres (40.000 habitantes), en la provincia de Corrientes, a través del cruce del puente sobre el río Uruguay. Las frecuencias acordadas son de 22 servicios por día por bandera, los cuales son operados por el lado de Brasil, quedando el cupo argentino vacante. La extensión de la línea es de 8 kilómetros.

- Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR): servicio urbano que une las ciudades limítrofes de Santo Tomé (20.000 habitantes), en la provincia de Corrientes y Sao Borja (65.000 habitantes), en el estado de Río Grande del Sur, distantes a 8 kilómetros entre sí, cruzando el puente internacional sobre el río Uruguay. La línea opera con una frecuencia diaria de 10 servicios a cargo de una empresa argentina, la que cuenta con un permiso provisorio. La asignación del cupo brasileño se encuentra vacante. En el año 2000 se transportaron casi 95.000 pasajeros.

- Foz de Iguazú (BR) - Puerto Iguazú (AR): se acordaron 84 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma definitiva a una empresa y la brasileña a 2 empresas de esa nacionalidad. La extensión del recorrido es de 16 kilómetros y une las ciudades limítrofes de Foz de Iguazú (200.000 habitantes) y Puerto Iguazú (31.000 habitantes), ambas en las inmediaciones de las Cataratas del Iguazú. En el año 2000, las empresas transportaron 310.000 pasajeros en ambos sentidos.

Argentina - Chile

Ambos países tienen acordadas la prestación de 37 líneas de transporte automotor de pasajeros de larga distancia, aunque algunas de ellas se refieran a servicios internacionales de uno de los dos países con un tercero, en tránsito por el restante país de esta vinculación, o bien a servicios de cabotaje de un país en tránsito por el otro. En el caso de servicios chilenos en tránsito por Argentina, se trata de las líneas de Santiago e Iquique (CH) con Asunción (PA); Santiago de Chile con Río de Janeiro (BR) y Montevideo (UR); Santiago con Osorno (130.000 habitantes), ciudad de la zona central de Chile, en la región de Los Lagos, (ambas localidades en Chile). En el caso de los servicios de empresas argentinas en tránsito por Chile se trata de las líneas entre Buenos Aires con Lima (PE) y entre Comodoro Rivadavia y Ushuaia (ambas localidades en Argentina).

- San Carlos de Bariloche (AR) - Osorno (CH) - Puerto Montt (CH) por el paso fronterizo Puyehue: ambos países tienen acordadas 10 frecuencias semanales. La Argentina opera la totalidad de sus frecuencias por intermedio de 3 empresas (dos de ellas operan tres frecuencias y la restante, cuatro frecuencias semanales). Chile, por su parte, tiene vacantes dos frecuencias de las diez acordadas; los restantes ocho servicios semanales son operados por tres empresas de bandera chilena, con 5, 2 y 1 frecuencias semanales, respectivamente. El servicio, con una extensión de 353 kilómetros, conecta la ciudad turística de San Carlos de Bariloche (90.000 habitantes), en la provincia de Río Negro, con las ciudades chilenas de Osorno (130.000 habitantes), ciudad de la zona central de Chile, en la región de Los Lagos y Puerto Montt (155.000 habitantes), capital de la región de Los Lagos. En el año 2000 las empresas transportaron unos 50.000 pasajeros en ambos sentidos.

- San Carlos de Bariloche (AR) - Valdivia (CH) por el paso de Puyehue: el acuerdo bilateral indica la realización de 7 frecuencias semanales por bandera, de las cuales Argentina tiene asignado 5 frecuencias semanales a 3 empresas, quedando vacantes de asignación 2 servicios por semana, al igual que Chile que también presenta 2 frecuencias vacantes, estando las restantes cinco frecuencias asignadas a dos empresas de esa nacionalidad. La extensión del recorrido es de 345 kilómetros y une las ciudades de San Carlos de Bariloche (90.000 habitantes), en la provincia de Río Negro, y Valdivia (140.000 habitantes), en la región sureña chilena de Los Lagos. El tráfico efectuado, en el año 2000, por todas las empresas fue de unos 40.000 pasajeros, aproximadamente.
- Buenos Aires (AR) - Santiago (CH) - Viña del Mar (CH), por el paso de Cristo Redentor: ambos países tienen acordadas 6 frecuencias semanales por bandera. Argentina ha asignado la totalidad de sus frecuencias a tres empresas (1, 2 y 3 frecuencias, respectivamente). De los 6 servicios semanales correspondientes a Chile, 5 se encuentran asignados a 3 empresas chilenas (2, 2, y 1 frecuencia, respectivamente), quedando la restante, vacante. La extensión del recorrido es de 1.459 kilómetros y une la ciudad capital de Argentina, Buenos Aires (12.000.000 habitantes), con el balneario de Viña del Mar (350.000 habitantes), en la región de Valparaíso. En el año 2000 las empresas transportaron unos 22.000 pasajeros.

- Mendoza (AR) - Santiago (CH) / Viña del Mar (CH) / Valparaíso (CH), por el paso de frontera de Cristo Redentor: se trata de una vinculación muy fuerte ya que une la ciudad de Mendoza (850.000 habitantes) con Santiago (5.900.000 habitantes), la capital de la república de Chile, el balneario de Viña del Mar (350.000 habitantes), destino turístico de muchos argentinos, en especial de la zona de Mendoza, y el puerto de Valparaíso (300.000 habitantes), capital de la región de Valparaíso. Además de los lazos turísticos, las ciudades de Mendoza y Santiago han tenido históricamente una fuerte relación dada, entre otras cosas, por la cercanía geográfica, ya que la distancia terrestre es de 404 kilómetros, a pesar de que en su trayecto se debe atravesar la cordillera de los Andes en un lugar en que la misma tiene una altura muy considerable.

  Para esta línea, ambos gobiernos tienen acordadas la realización de 20 servicios diarios por bandera, ocupados totalmente por cada país. En el caso de Argentina, este país cumple sus cupos con 18 frecuencias por día en servicios comunes, asignados a 4 empresas (con 7, 5, 4 y 2 servicios diarios, respectivamente) y 2 frecuencias en servicios diferenciales, operados por 2 empresas con 1 servicio por día cada una.

  En el caso de Chile, las frecuencias son operadas totalmente en servicios comunes por 8 empresas: 3 empresas explotan 4 servicios/día, 1 empresa con 3 servicios por día, 1 empresa con 2 frecuencias diarias y 3 empresas con un servicio por día cada una.

  Las empresas de ambos países transportaron en conjunto, en el año 2000, unos 600.000 pasajeros.

- Antofagasta (CH) - Salta (AR), por el paso de Sico o Jama: Argentina y Chile acordaron la explotación de 6 servicios semanales por bandera, aunque el grueso de los mismos se encuentra vacante de asignación. En efecto, Argentina ha permisionado a 1 empresa para que opere 1 servicio semanal, quedando 5 vacantes, y Chile se encuentra operando dos servicios semanales por parte de una empresa, habiendo 4 frecuencias por semana, aún vacantes. El servicio une el puerto chileno de Antofagasta (260.000 habitantes), capital de la región del mismo nombre, con la ciudad de Salta (470.000 habitantes), capital de la provincia argentina homónima, en una extensión de 786 kilómetros. En el año 2000, la demanda de esta línea fue de unos 5.000 pasajeros.

- Santiago (CH) - San Juan (AR), por el paso de Cristo Redentor: de las 4 frecuencias por semana acordadas entre ambos países, es únicamente Chile quien opera el servicio; asignó su cupo a 2 empresas de esa bandera con 2 frecuencias cada una. En el caso de una de las empresas chilenas, el permiso le confiere la prolongación desde San Juan a La Rioja (145.000 habitantes), capital de la provincia argentina del mismo nombre. El servicio, de una extensión 529 kilómetros, conecta a la ciudad capital de Chile, Santiago (5.900.000 habitantes), con la ciudad de San Juan (421.000 habitantes), capital de la provincia homónima. La línea transportó, en el año 2000, unos 10.000 pasajeros.

- Santiago (CH) - Córdoba (AR), por el paso de frontera de Cristo Redentor: ambos países acordaron una frecuencia semanal de 6 servicios por bandera. Argentina opera 3 servicios por parte de una empresa, la que cuenta con permiso definitivo, estando los 3 restantes, vacantes. Chile, por su parte, ha permisionado a 2 empresas para la explotación de los servicios; una de ellas opera 2 frecuencias y la otra 3, quedando vacante de operación una de las frecuencias. Durante todo el año, el servicio, de 1.040 kilómetros de extensión, conecta a la ciudad capital de Chile, Santiago (5.900.000 habitantes) con la ciudad de Córdoba (1.370.000),

capital de la provincia del mismo nombre y segunda ciudad de la Argentina. En verano y en vacaciones de invierno, las líneas se prolongan hasta Viña del Mar (335.000 habitantes), en Chile y Villa Carlos Paz (60.000 habitantes), ambos destinos, fuertemente turísticos. En el año 2000, las empresas transportaron casi 15.000 pasajeros.

- Talca (CH) - San Rafael (AR), por el paso de frontera Pehuenche: es un servicio que une dos ciudades medianas de Chile y Argentina, en un recorrido de 430 kilómetros. Talca, capital de la región del Maule, es la ciudad más importante del Gran Valle Central Chileno y cuenta con una población cercana a los 200.000 habitantes; San Rafael, es la capital del Departamento del mismo nombre, se ubica a unos 200 kilómetros al sur de la ciudad de Mendoza y cuenta con una población de 100.500 habitantes. Las frecuencias acordadas entre Argentina y Chile alcanzan a 2 por semana y por bandera, aunque este cupo sólo se encuentra operado por una empresa argentina, quedando las 2 frecuencias semanales chilenas, vacantes. En el año 2000 la línea registró un tráfico de 3.100 pasajeros.

- Talca (CH) - Malargüe (AR), por el paso de frontera Pehuenche: el servicio se estableció para operar desde el 1º de septiembre al 30 de junio de cada año, con 2 frecuencias semanales por país, uniendo las ciudades de Talca y Malargüe (18.000 habitantes). En la actualidad, todas estos servicios se encuentran vacantes de operación, los que pueden ser cubiertos por la línea Talca (CH) - San Rafael (AR), ya que éste se trata de un recorrido que comprende al de Talca (CH) - Malargüe (AR). Se trata de una línea de media distancia ya que su extensión es de 240 kilómetros.

- Concepción (CH) / Temuco (CH) - Zapala (AR) / Neuquén (AR), por el paso de frontera del sistema Pino Hachado (AR) - Icalma (CH): en un recorrido de 786 kilómetros, une las ciudades chilenas de Concepción y Temuco con Zapala y Neuquén, en Argentina. Se trata de una fuerte vinculación entre las poblaciones más importantes de la zona centro-sur de ambos países: Concepción (400.000 habitantes) y Temuco (300.00 habitantes) y Zapala (32.000 habitantes) y Neuquén (230.000 habitantes), polo central del aglomerado urbano-semiurbano del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, con un conjunto de 400.000 habitantes. Las frecuencias acordadas son de 8 por semana, donde Argentina asignó la totalidad de las mismas, en forma provisoria, a 3 empresas (3 servicios a 2 de ellas y 2 servicios a la restante empresa) y Chile mantiene vacante 2 frecuencias, asignando las restantes 6 frecuencias a 3 empresas chilenas, con 2 servicios a cada una. En el año 2000, las empresas transportaron unos 18.900 pasajeros en ambos sentidos.

- Temuco (CH) - San Martín de los Andes (AR), por el paso de frontera Mamuil Malal (Tromen) o, alternativamente, los pasos habilitados situados al sur del sistema Pino Hachado - Icalma (inclusive): la línea, con una extensión de 320 kilómetros de distancia, une la ciudad de Temuco (300.000 habitantes), capital de la región de La Araucanía, en Chile, con la villa turística argentina de San Martín de los Andes (23.000 habitantes). Las frecuencias acordadas son 4 por semana, donde Argentina opera, por medio de una empresa con permiso definitivo, 3 servicios, estando el restante, vacante de asignación. Chile cubre la totalidad de sus 4 frecuencias semanales, las que están permisionadas a 2 empresas con servicios cada una. Por la fuerte vinculación turística de ambas zonas, en la temporada estival se pueden efectuar 3 servicios semanales adicionales por país. Los pasajeros transportados en el año 2000 fueron 11.700.

- Puerto Montt (CH) / Osorno (CH) - San Martín de los Andes (AR), por el paso de frontera Puyehue o alternativamente por el paso Hua Hum: la línea tiene una

distancia terrestre de 350 kilómetros y une dos importantes localidades de la zona centro-sur de Chile, Osorno (130.000 habitantes) y Puerto Montt (155.000 habitantes), con la villa turística argentina de San Martín de los Andes (25.000 habitantes). Una empresa argentina cumple las 2 frecuencias semanales acordadas para Argentina, en un permiso definitivo; las 2 frecuencias chilenas se encuentran vacantes. En el año 2000 las empresas argentinas transportaron 4.100 pasajeros.

- Valdivia (CH) - San Martín de los Andes (AR), por el paso de frontera de Mamuil Malal (Tromen) o Hua Hum; alternativamente, se utilizan los pasos habilitados y situados al sur del sistema Pino Hachado - Icalma: la línea tiene una extensión de 347 kilómetros y une la ciudad de Valdivia (140.000 habitantes), en la región sureña chilena de Los Lagos, con la villa turística argentina de San Martín de los Andes (25.000 habitantes). Ambos países acordaron 4 frecuencias semanales por bandera donde Argentina opera, mediante una empresa, 3 servicios semanales (hay un servicio vacante) y Chile, 2 frecuencias por intermedio de una empresa, con 2 frecuencias semanales vacantes. En el año 2000 se transportaron casi 10.000 pasajeros.
- Coyhaique (CH) - Río Mayo (AR) / Comodoro Rivadavia (AR), por el paso de frontera Coyhaique Alto (hito 45): sólo es operado por una empresa argentina, con 2 servicios semanales en verano y 1 servicio en invierno. Las frecuencias chilenas se encuentran sin asignar. La línea une la localidad de Coyhaique (50.000 habitantes), en Chile, con Río Mayo (3.000 habitantes) y el puerto atlántico de Comodoro Rivadavia (135.000 habitantes), en la provincia argentina de Chubut, con un recorrido de una extensión terrestre de 485 kilómetros. En el año 2000 se transportaron 2.400 pasajeros.
- Comodoro Rivadavia (AR) - Río Gallegos (AR) - Ushuaia (AR), en tránsito por Chile, vía los pasos de frontera de Monte Aymond y San Sebastián: se trata de una línea de cabotaje argentino pero que debe transitar por territorio chileno para alcanzar la ciudad capital de la isla de Tierra del Fuego. La operación de este servicio, con una frecuencia diaria, se encuentra aún vacante de asignación. La extensión del recorrido es de 1.386 kilómetros.
- Puerto Natales (CH) - Río Gallegos (AR), por el paso de frontera Laurita: une la villa turística de puerto chileno de Puerto Natales (19.000 habitantes) en la región de Magallanes y Antártica Chilena, en Chile, con el puerto de Río Gallegos (80.000 habitantes), en Argentina, capital de la provincia de Santa Cruz, ambos ubicados en el extremo sur de los dos países, en una extensión terrestre de 274 kilómetros. Ambos países acordaron la operación de 6 frecuencias semanales; Argentina y Chile operan 2 servicios cada uno, por intermedio de sendas empresas, quedando vacantes 4 servicios semanales por bandera. En el año 2000 se transportaron 7.600 pasajeros.
- Peullá (CH) - Puerto Frías (AR), por el paso de frontera Pérez Rosales: se trata de un servicio internacional de muy corta distancia (24 kilómetros) que une las localidades de Peullá, en la región chilena de Los Lagos, con Puerto Frías, en la provincia de Río Negro; ambas localidades son de muy poca población y se encuentran dentro de un circuito turístico internacional de la zona de los lagos del sur de los dos países. Los países acordaron 14 servicios semanales en temporada de verano y 7 en invierno, que la autoridad argentina otorgó en forma definitiva a una empresa, quedando vacantes las frecuencias correspondientes a Chile. En el año 2000 se transportaron unos 5.000 pasajeros.
- Futaleufú (CH) - Esquel (AR), por el paso de frontera del río Futaleufú: se acordó 1 servicio semanal, que está vacante por ambas banderas. La extensión del

recorrido es de 76 kilómetros y une las ciudades turísticas andinas sureñas de Futaleufú (1.800 habitantes), en la región de Los Lagos, en Chile, y Esquel (28.000 habitantes), en la provincia de Chubut, en Argentina.

- Punta Arenas (CH) - Río Gallegos (AR), por el paso de frontera de Monte Aymond: se trata de 9 frecuencias semanales acordadas por país, las que se encuentran totalmente cubiertas por parte de Argentina, mientras Chile presenta sólo una frecuencia vacante. Argentina las asignó a 2 empresas (7 y 2 servicios, respectivamente) y Chile a 4 empresas (2 empresas operan 2 servicios cada una, una empresa opera 3 servicios y otra 1 servicio semanal). La distancia terrestre de la línea es de 251 kilómetros y une la capital de la región de Magallanes y Antártica Chilena, Punta Arenas (121.000 habitantes), sobre el estrecho de Magallanes, con la capital de la provincia de Santa Cruz (AR), Río Gallegos (80.000 habitantes), en el sur de Argentina. El servicio transportó, en el año 2000, unos 39.500 pasajeros.

- Punta Arenas (CH) - Río Grande (AR), por el paso de frontera de San Sebastián: los países acordaron la operación de 6 servicios semanales. Argentina tiene cubierto su cupo asignando el mismo a 2 empresas (3 servicios cada una) y Chile opera por medio de una empresa, 3 frecuencias semanales, dejando 3 servicios vacantes. La línea, de 383 kilómetros de extensión, une la ciudad chilena de Punta Arenas (121.000 habitantes), en el sur del continente con la ciudad de la isla de Tierra del Fuego, Río Grande, en Argentina (55.000 habitantes). En el año 2000, las empresas transportaron 18.100 pasajeros.

- Puerto Porvenir (CH) - Río Grande (AR), por el paso de frontera San Sebastián: une dos ciudades de la isla de Tierra del Fuego, la chilena Puerto Porvenir (5.500 habitantes), de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena y la argentina de Río Grande (55.000 habitantes) en una extensión de 234 kilómetros. De las 6 frecuencias semanales acordadas entre los dos países, sólo Chile tiene asignado su cupo a una empresa de su bandera. La línea tuvo una demanda, en el año 2000, de casi 10.000 pasajeros.

- Antofagasta (CH) - Jujuy (AR), por el paso de frontera Sico o Jama: el servicio une el puerto chileno de Antofagasta (260.000 habitantes), capital de la región del mismo nombre, con la ciudad capital de la provincia de Jujuy, en la Argentina, San Salvador de Jujuy (280.000 habitantes). La línea tiene una extensión de 850 kilómetros y todavía ninguno de los dos países ha asignado las 6 frecuencias semanales acordadas.

- Puerto Natales (CH) - El Calafate (AR), por paso de frontera Laurita, Dorotea (Mina 1) o Río Don Guillermo: ambos países acordaron un servicio con 6 frecuencias semanales, donde sólo Chile ha asignado parte de su cupo a 2 empresas (3 y 2 servicios, respectivamente), quedando vacantes la totalidad del cupo argentino y una frecuencia chilena. La extensión del recorrido es de 257 kilómetros y une la villa turística de puerto chileno de Puerto Natales (19.000 habitantes), en la región de Magallanes y Antártica Chilena, con la ciudad turística de El Calafate (6.200 habitantes), en las cercanías de los glaciares Perito Moreno y Upsala, en la provincia argentina de Santa Cruz. En el año 2000 se transportaron 12.000 pasajeros.

- Punta Arenas (CH) - Ushuaia (AR), por el paso de frontera de San Sebastián: el servicio une dos localidades australes; la capital de la región de Magallanes y Antártica Chilena, Punta Arenas (121.000 habitantes), sobre el estrecho de Magallanes, con la ciudad de Ushuaia (45.000 habitantes), capital de la provincia argentina de Tierra del Fuego, en la isla homónima. Ambos países acordaron 6 frecuencias semanales por bandera, aún vacantes de asignación. La extensión del

recorrido es de 607 kilómetros.

- Iquique (CH) - San Salvador de Jujuy (AR), por el paso de frontera de Sico o Jama: el servicio, aún vacantes de asignación las 6 frecuencias acordadas entre ambos países, une la ciudad portuaria del norte de Chile, Iquique (215.000 habitantes), capital de la región de Tarapacá, con la ciudad la ciudad capital de la provincia de Jujuy, en la Argentina, San Salvador de Jujuy (280.000 habitantes), en una extensión de 1.103 kilómetros.

- Iquique (CH) - Salta (AR), por los pasos de frontera de Sico o Jama: se trata de un servicio con 6 frecuencias acordadas por bandera, de las cuales Argentina opera 5 de su cupo por parte de una empresa y Chile sólo 2, asignados a una empresa. El recorrido de unos 1.126 kilómetros de extensión, une en la zona norte de los países, la ciudad portuaria de Chile, Iquique (215.000 habitantes), capital de la región de Tarapacá, con la ciudad argentina de Salta (470.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre. En el año 2000 se transportaron unos 16.500 pasajeros.

- Panguipulli (CH) / Puerto Pirihueico (CH) - Puerto Hua Hum (AR) - Neuquén (AR), por el paso de frontera Hua Hum: une las localidades chilenas de Panguipulli (10.000 habitantes), en la región sureña de Los Lagos, y Puerto Pirihueico, también en la región de Los Lagos, con las localidades argentinas de Puerto Hua Hum y Neuquén (200.000 habitantes), polo central del aglomerado urbano-semiurbano del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, con un conjunto de 400.000 habitantes, ambas en la provincia de Neuquén. Los dos países acordaron la prestación de 7 frecuencias semanales por bandera, de las cuales sólo son operadas la totalidad de las correspondientes al cupo argentino, por parte de una empresa de esa bandera. La extensión del recorrido es de 238 kilómetros. Los pasajeros transportados en el año 2000 ascendieron a 13.100.

- San Juan (AR) - La Serena (CH) / Coquimbo (CH), por paso Agua Negra: el servicio une la localidad argentina de San Juan (421.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con las ciudades chilenas de La Serena (140.000 habitantes), capital de la región de Región de Coquimbo o Región IV y Coquimbo (150.000 habitantes) en una extensión de 451 kilómetros. Se trata de un servicio con 4 frecuencias en verano y 2 en invierno, cupo que sólo opera la Argentina por intermedio de una empresa de su bandera. En el año 2000 se transportaron casi 5.200 pasajeros.

- San Fernando del Valle de Catamarca (AR) / Tinogasta (AR) - Copiapó (CH) / Caldera (CH), por paso San Francisco: une las ciudades argentinas de San Fernando del Valle de Catamarca (120.000 habitantes), capital de la provincia de Catamarca, y Tinogasta (11.000 habitantes), con la ciudad de Copiapó (160.000 habitantes), capital de la región de Atacama, en el Norte Chico chileno y el puerto de Caldera (13.000 habitantes), también ubicada en la región de Atacama. El servicio, que aún no se encuentra en operación, tiene acordadas 2 frecuencias semanales para cada país. El recorrido tiene una extensión terrestre de 705 kilómetros.

- Santa Fe (AR) / San Francisco (AR) / Córdoba (AR) / Río IV (AR) / Villa Mercedes (AR) / San Luis (AR) / La Paz (AR) / Mendoza (AR) - Santiago (CH) / Viña del Mar (CH), por paso Cristo Redentor: se trata de un servicio en que ambos países acordaron 6 frecuencias semanales, aún sin adjudicar. El recorrido tiene una extensión de 1.419 kilómetros. Une importantes ciudades del centro de la Argentina con la capital de Chile y la ciudad balnearia chilena de Viña del Mar. Santa Fé (400.000 habitantes), capital de la provincia argentina del mismo nombre;

San Francisco (60.000 habitantes), ubicada en la provincia de Córdoba; Córdoba (1.370.000 habitantes), capital de la provincia homónima; Río IV (145.000 habitantes); Villa Mercedes (80.000 habitantes), en la provincia de San Luis; San Luis (130.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre; La Paz (7.000 habitantes), en la provincia de Mendoza y la ciudad de Mendoza (850.000 habitantes), capital de la provincia que lleva el mismo nombre; todas en Argentina; Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes) y Viña del Mar (340.000 habitantes), principal ciudad turística de Chile.

- Mendoza (AR) - San Carlos de Bariloche (AR), en tránsito por Chile, utilizando los pasos de frontera Cristo Redentor y Paso Puyehue: es una línea de cabotaje de Argentina en tránsito por territorio chileno con 4 frecuencias semanales que une la ciudad de Mendoza (850.000 habitantes), capital de la provincia que lleva el mismo nombre con el centro turístico argentino de San Carlos de Bariloche (90.000 habitantes). El recorrido tiene una extensión de 1.577 kilómetros.

- Santiago (CH) - Osorno (CH), en tránsito por Argentina por el paso de Cristo Redentor y el Paso Puyehue: con idéntica naturaleza que la línea anterior, se trata de una conexión de cabotaje chileno en tránsito por la Argentina, con 4 frecuencias semanales. Une la ciudad de Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes) con Osorno (130.000 habitantes), ciudad de la zona central de Chile, en la región de Los Lagos. La extensión del recorrido es de 1.802 kilómetros.

- Santiago (CH) - San Carlos de Bariloche (AR), por el paso de frontera Puyuhue; como alternativa de paso, se utiliza el sistema de pasos de Pino Hachado - Icalma: ambos países acordaron 2 frecuencias semanales, las que se encuentran vacantes en el caso de Argentina mientras que por Chile, las mismas son operadas por una empresa. Une la ciudad de Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes) con el centro turístico argentino de San Carlos de Bariloche (90.000 habitantes). Su extensión es de 1.581 kilómetros. En el año 2000 el servicio transportó 4.700 pasajeros.

- Osorno (CH) - Punta Arenas (CH), en tránsito por Argentina por los pasos de Puyehue y Monte Aymond: es una línea de cabotaje chilena que utiliza rutas argentinas para unir la ciudad capital de la región de Magallanes y Antártica Chilena, Punta Arenas (121.000 habitantes), sobre el estrecho de Magallanes, con Osorno (130.000 habitantes), ciudad de la zona central de Chile, en la región de Los Lagos. Las frecuencias acordadas son de 21 servicios semanales y la extensión de la línea es de 2.147 kilómetros.

- Osorno (CH) - Coyhaique (CH), en tránsito por Argentina, vía el paso de Puyehue: línea de cabotaje chileno que, con 3 frecuencias semanales acordadas, une Osorno (130.000 habitantes), ciudad de la zona central de Chile, en la región de Los Lagos, con Coyhaique (50.000 habitantes). La extensión del recorrido es de 1.174 kilómetros.

Servicios internacionales de corta distancia

- Chile Chico (CH) - Los Antiguos (AR): se acordaron 21 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma precaria, estando vacante el cupo chileno. La extensión del recorrido es de 6 kilómetros y une, en la región sureña de ambos países, la localidad de Chile Chico (4.500 habitantes), en la región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, con Los Antiguos (2.000 habitantes), en la provincia de Santa Cruz. En el año 2000 la línea transportó 21.800 pasajeros.

- 28 de Noviembre (AR) / Río Turbio (AR) - Puerto Natales (CH), por el paso de frontera Dorotea, Mina I, o Laurita - Casas Viejas: se acordaron 36 servicios semanales, que la Argentina otorgó en forma definitiva; por su parte, Chile tiene vacante la asignación del cupo. La extensión del recorrido es de 48 kilómetros y une las ciudades argentinas de 28 de Noviembre (4.700 habitantes) y Río Turbio (6.500 habitantes), ambas en la parte suroeste de la provincia de Santa Cruz, con la villa turística de puerto chileno de Puerto Natales (19.000 habitantes). En el año 2000 se transportaron 56.000 pasajeros.

Argentina - Paraguay

Entre ambos países hay acordadas la conexión de 23 pares O/D, todos de carácter permanente. Las líneas y frecuencias acordadas son las siguientes:

- Buenos Aires (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): ambos países acordaron la realización de 7 servicios "económicos" semanales por bandera. La autoridad argentina otorgó los mismos a 4 empresas con 3, 2, 1 y 1 frecuencias semanales, respectivamente. Por su parte, Paraguay, asignó su cupo a 5 empresas paraguayas, dos de ellas con 2 frecuencias semanales y las 3 restantes, con 1 frecuencia cada una. La extensión del recorrido es de 1.320 kilómetros y une la ciudad de Buenos Aires (12.000.000 habitantes), capital de Argentina, con la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes). Los pasajeros transportados en el año 2000 ascendieron a 36.400.

- Buenos Aires (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se trata del mismo par origen - destino que la línea anterior, pero en este caso, la oferta es de calidad "común", superior a la "económica". El acuerdo bilateral prevé la realización de 9 servicios semanales por bandera. La Argentina otorgó los mismos a 2 empresas, con 6 y 3 servicios, respectivamente, y Paraguay hizo lo propio con 4 empresas (dos de ellas con 3 frecuencias, una con 2 y la restante, con 1 servicio semanal). La extensión del recorrido es de 1.320 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y Asunción. En el año 2000 se transportaron por esta línea 44.000 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): la línea une las mismas cabeceras que los servicios anteriores pero la calidad de oferta es superior, ya que se trata de un servicio diferencial. Los países acordaron la prestación de 9 servicios semanales, que fueron asignados totalmente a empresas de ambas nacionalidades. Argentina otorgó su cupo a 2 empresas, con 6 y 3 frecuencias semanales respectivamente, mientras que Paraguay hizo lo propio con 3 empresas, otorgando a cada una de ellas, 3 servicios por semana. La extensión del recorrido es de 1.320 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y Asunción. Las empresas transportaron, en el año 2000, unos 39.300 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): Buenos Aires y Asunción son conectadas por una línea con idéntico recorrido que las tres anteriores, pero en este caso, la calidad de oferta del servicio es el más alto de todos: Servicio Ejecutivo. Los países acordaron 8 servicios semanales de alta calidad de oferta, los que fueron otorgados totalmente por Argentina y Paraguay. Argentina, asignó su cupo a 2 empresas (con 4 frecuencias semanales cada una) y Paraguay otorgó el suyo a 5 empresas (tres de ellas con 2 frecuencias y las dos restantes con 1 frecuencia cada una). La extensión del recorrido es de 1.320 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y Asunción. Los pasajeros transportados por las empresas en el año 2000 fueron unos 34.800 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): la línea conecta las mismas cabeceras que las anteriores pero modifica su recorrido respecto a éstas. En este caso, los países acordaron la realización de 11 servicios semanales de categoría "común" y 2 de categoría "diferencial". Ambos países asignaron la totalidad de los servicios comunes pero sólo la Argentina lo hizo con los 2 servicios diferenciales. Argentina otorgó su cupo a 3 empresas (una de ellas cumple 9 servicios comunes y 2 diferenciales y las dos restantes, 1 servicio común cada una) y Paraguay asignó su cupo a 5 empresas (a una, 7 frecuencias por semana y 1 frecuencia a cada una de las 4 empresas restantes). La extensión del recorrido es de 1.389 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y Asunción. En el año 2000 las empresas transportaron 49.100 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Ciudad del Este (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): se acordó la prestación de 6 servicios semanales por bandera, de los cuales la Argentina otorgó los mismos a 2 empresas (3,5 y 2,5 frecuencias semanales, respectivamente) en tanto Paraguay lo hizo otorgando 2 frecuencias a 3 empresas. La extensión del recorrido es de 1.486 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y la ciudad fronteriza paraguaya Ciudad del Este (150.000 habitantes), en las cataratas del Iguazú. Las empresas transportaron en el año 2000 unos 31.200 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Villarrica (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): ambos países acordaron la realización de 6 servicios semanales por bandera. Argentina otorgó 4 frecuencias a 4 empresas (1 frecuencia a cada empresa) quedando las restantes 2, vacantes. Paraguay asignó su cupo a 6 empresas (1 frecuencia a cada una de ellas). La extensión del recorrido es de 1.411 kilómetros y une la ciudad capital de Argentina, Buenos Aires (12.000.000 habitantes), con la ciudad de Villarrica (31.000 habitantes), capital del departamento de Guairá en el sureste de Paraguay. Este servicio fue demandado, en el año 2000, por unos 22.400 pasajeros.

- Córdoba (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se acordaron 2 servicios semanales que fueron otorgados por los países a una empresa de cada bandera. La extensión del recorrido es de 1.188 kilómetros y une las ciudades de Córdoba (1.300.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre, con Asunción. La cantidad de pasajeros transportados en el año 2000 fue de 8.700 pasajeros.

- Corrientes (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se acordaron 14 servicios semanales por bandera, los que fueron asignados a dos empresas de cada país, con 7 servicios cada una. La extensión del recorrido es de 306 kilómetros y une la ciudad de Corrientes (316.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con la capital de Paraguay, Asunción. La demanda total del año 2000 fue de unos 64.000 pasajeros.

- Formosa (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): los países acordaron la prestación de 8 servicios semanales por bandera, que están vacantes de adjudicación. La extensión del recorrido es de 162 kilómetros y une la ciudad de Formosa (198.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con Asunción.

- La Plata (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): se acordaron prestar 7 servicios semanales por bandera. Argentina otorgó su cupo a una empresa mientras que Paraguay asignó 6 servicios a 5 empresas (2 frecuencias a una empresa y 1 frecuencia por semana a las restantes). La

extensión del recorrido es de 1.430 kilómetros y une la ciudad de La Plata (682.000 habitantes), capital de la provincia de Buenos Aires y ubicada a 60 kilómetros al sur de la ciudad capital de Argentina, con Asunción. El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue de unos 35.000 pasajeros.

- La Plata (AR) - Concepción (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): se acordaron 2 servicios semanales, que están vacantes de adjudicación por parte de la autoridad argentina y asignados a dos empresas paraguayas, con una frecuencia cada una, por parte de Paraguay. La extensión del recorrido es de 2.031 kilómetros y une las ciudades de La Plata y Concepción (38.000 habitantes), Concepción, ciudad del centro de Paraguay, capital del departamento de la Concepción, a orillas del río Paraguay. El total de pasajeros transportados en el año 2000 ascendió a unos 4.500 pasajeros.

- Luján (AR) - Caacupé (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): se acordó la prestación de 1 servicio semanal por país, que está vacante de adjudicación por parte de la autoridad argentina, en tanto que Paraguay lo tiene asignado a una empresa de esa bandera. La extensión del recorrido es de 1.339 kilómetros y une la ciudad de Luján (78.000 habitantes), ubicada en la provincia de Buenos Aires a 60 kilómetros al oeste de la ciudad de Buenos Aires, con la ciudad de Caacupé (37.000 habitantes), capital del departamento de Cordillera y ubicada a unos 60 kilómetros al este de la capital Asunción. En el año 2000 se transportaron casi 2.600 pasajeros.

- Ciudad del Este (PA) - La Plata (AR), por el paso de frontera Encarnación (PA) - Posadas (AR): en la XVI Reunión Bilateral Argentina - Paraguay del año 2002, se cambió la cabecera paraguaya de la ciudad de Pedro Juan Caballero, por Ciudad del Este. Los países acordaron la prestación 1 servicio semanal, que las autoridades de ambos países adjudicaron a sendas empresas. La extensión del recorrido es de 1.375 kilómetros y une la ciudad de Ciudad del Este (150.000 habitantes), en las cataratas del Iguazú y La Plata. En el año 2000 se transportaron 4.300 pasajeros, aproximadamente.

- Pilar (PA) - Resistencia (AR) / Corrientes (AR): se acordó la prestación de 4 servicios semanales por bandera, que están vacantes de adjudicación por parte de las autoridades de los dos países. La extensión del recorrido es de 185 kilómetros y une la ciudad de Pilar (30.000 habitantes), capital del departamento de Ñeembucú, con las ciudades argentinas de Resistencia (359.000 habitantes), capital de la provincia de Chaco y la ciudad de Corrientes (316.000 habitantes), capital de la provincia homónima.

- Posadas (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Posadas (AR) - Encarnación (PA): los países acordaron la realización de 7 servicios semanales por bandera, los que fueron adjudicados a sendas empresas de las dos nacionalidades. La extensión del recorrido es de 380 kilómetros y une la ciudad de Posadas (280.000 habitantes), capital de la provincia nordestina de Misiones, con la ciudad capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes). El tráfico registrado en el año 2000 fue del orden de los 32.000 pasajeros.

- Resistencia (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se acordaron 14 servicios semanales, que fueron asignados a una empresa de cada país. La extensión del recorrido es de 306 kilómetros y une la ciudad de Resistencia (359.000 habitantes), capital de la provincia de Chaco, con Asunción. El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue de aproximadamente 62.000 pasajeros.

- Salta (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se acordó la prestación de 1 servicio semanal por bandera, el que fuera adjudicado a una empresa de cada país. La extensión del recorrido es de 1.215 kilómetros y une la ciudad de Salta (469.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con la ciudad de Asunción. El tráfico registrado en el año 2000 ascendió a 4.500 pasajeros.

- La Plata (AR) - Villarrica (PA) / Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): los países acordaron 3 servicios semanales por bandera, de los cuales la Argentina otorgó a una empresa la realización de 2 frecuencias, quedando vacante la restante. Por su parte, Paraguay otorgó 2 frecuencias a una empresa y 1 frecuencia a otra. La extensión del recorrido es de 1.603 kilómetros y une la ciudad de La Plata (682.000 habitantes), capital de la provincia de Buenos Aires y ubicada a 60 kilómetros al sur de la ciudad capital de Argentina, con las ciudades paraguayas de Villarrica (31.000 habitantes), capital del departamento de Guairá en el sureste de Paraguay y su capital, Asunción. En el año 2000 se transportaron unos 12.500 pasajeros.

- Villarrica (PA) / Asunción (PA) - Buenos Aires (AR) / La Plata (AR), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se acordaron que los países podían prestar hasta 6 servicios semanales por bandera. Argentina otorgó 4 frecuencias a una empresa y Paraguay hizo lo propio con 4 empresas, a las que adjudicó 2 frecuencias a una, y 1 frecuencia a cada una de otras 3 empresas, quedando vacante de adjudicación 1 frecuencia por semana. La extensión del recorrido es de 1.603 kilómetros y une las ciudades de La Plata y Buenos Aires (12.000.000 habitantes), con la ciudad de Villarrica (31.000 habitantes), capital del departamento de Guairá en el sureste de Paraguay. El tráfico registrado en el año 2000 ascendió a unos 24.300 pasajeros.

- Pilar (PA) - Asunción (PA), en tránsito por Argentina, por el paso de frontera Puerto Falcón (PA) - Clorinda (AR): es una línea de cabotaje paraguaya que recorre, para conectar dos ciudades de Paraguay, territorio argentino.

Servicios urbanos internacionales

- Posadas (AR) - Encarnación (PA): se trata de un servicio urbano internacional, cruzando el puente San Roque González de Santa Cruz, que conecta a las dos ciudades vecinas. Los países acordaron la prestación de 40 servicios diarios por bandera. Los mismos fueron adjudicados, por el lado de Argentina a una empresa de esa nacionalidad y, por el lado de Paraguya, a 5 empresas, donde 4 prestan 8 servicios diarios cada una y la restante, 6 servicios por día; quedan vacantes de adjudicación por parte de Paraguay, 2 frecuencias. La extensión del recorrido es de 8 kilómetros y une las ciudades gemelas de Posadas (280.000 habitantes), capital de la provincia nordestina de Misiones y Encarnación (65.000 habitantes), capital del departamento de Itapúa. Las empresas transportaron en el año 2000 cerca de 600.000 pasajeros.

- Puerto Iguazú (AR) - Ciudad del Este (PA), en tránsito por territorio brasileño, por el paso de frontera Puerto Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR): es un servicio de corta distancia (27 kilómetros de extensión) de características suburbanas que, atravesando el puente Tancredo Neves, conecta las ciudad de Puerto Iguazú (31.000 habitantes), en el límite con Brasil, con la ciudad de Ciudad del Este (150.000 habitantes). Los países acordaron la prestación de 26 servicios diarios, donde Argentina adjudicó su cupo a una empresa en tanto Paraguay lo hizo con dos empresas (13 frecuencias diarias a cada una). El tráfico verificado en el año 2000 fue del orden de los 400.000 pasajeros.

- Clorinda (AR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA): se trata de un servicio de corta distancia de carácter suburbano que une, en un trayecto de 34 kilómetros, la ciudad argentina de Clorinda (47.000 habitantes), ubicada en la provincia de Formosa, en el límite con Paraguay, con la ciudad capital de Paraguay, Asunción. Los países acordaron la prestación de 28 servicios semanales por bandera, los que Argentina otorgó a una empresa y Paraguay a dos, con 14 servicios semanales cada una. El tráfico registrado en el año 2000 fue del orden de los 105.000 pasajeros.

Argentina - Perú

Entre ambos países hay acordadas la conexión de 2 pares O/D de carácter permanente. Las líneas y frecuencias acordadas son las siguientes:

- Buenos Aires (AR) - Lima (PE), en tránsito por Chile, con escala técnica en Santiago de Chile, por los pasos de frontera Sistema Cristo Redentor (AR – CH) y Arica (CH) - Obelisco de la Concordia (PE): ambos países acordaron 3 servicios semanales, que las autoridades de Argentina y Perú asignaron, cada uno, a una empresa de su bandera. La extensión del recorrido es de 4.820 kilómetros y une la ciudad capital de Argentina, Buenos Aires (12.000.000 habitantes), con Lima (7.800.000 habitantes), capital de Perú. El tráfico registrado en el año 2000 fue del orden de los 7.200 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Lima (PE), en tránsito por Chile, por los pasos de frontera Jama (AR - CH) y Arica (CH) - Obelisco de la Concordia (PE): los países acordaron 2 servicios semanales, los que fueron asignados a una empresa de cada país, aunque en la actualidad no se están prestando. La extensión del recorrido es de 4.843 kilómetros y une la ciudad de Buenos Aires con Lima.

Argentina - Uruguay

Entre ambos países hay acordadas la conexión de 10 pares origen - destino, no teniendo algunos de ellos, a la fecha de redacción de este informe, empresas permisionarias por uno de los países. Las líneas y frecuencias acordadas son las siguientes:

- Buenos Aires (AR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): se acordaron 21 servicios semanales, de los cuales la autoridad argentina otorgó 14 en forma definitiva y 7 en forma precaria, a dos empresas de esa bandera, respectivamente; por su parte Uruguay otorgó 17 frecuencias semanales a una empresa. La extensión del recorrido es de 573 kilómetros y une la ciudad de Buenos Aires (12.000.000 habitantes), capital de la Argentina, con la ciudad de Montevideo (1.400.000 habitantes), capital del Uruguay. En el año 2000 la línea verificó un tráfico de casi 95.000 pasajeros.

- Cordoba (AR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Colón (AR) - Paysandú (UR): se acordaron 3 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó a una empresa de esa bandera en forma definitiva. La extensión del recorrido es de 995 kilómetros y une las ciudades de Córdoba (1.300.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre, con la ciudad de Montevideo. El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue de unos 6.500 pasajeros.

- Cordoba (AR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): se acordaron 5 servicios semanales, de los cuales la autoridad argentina otorgó 2 en forma precaria a una empresa de esa nacionalidad, quedando vacantes 3 frecuencias semanales; por su parte, Uruguay tiene

asignadas 3 frecuencias semanales a una empresa. La extensión del recorrido es de 1.023 kilómetros y une las ciudades de Córdoba con la ciudad de Montevideo, con una ligera modificación en el recorrido respecto de la línea anterior. En el año 2000 se transportaron unos 11.000 pasajeros.

- Mendoza (AR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): se acordaron 2 servicios semanales, que las autoridades de ambos países asignaron a sendas empresas de cada nacionalidad. La extensión del recorrido es de 1.599 kilómetros y une las ciudades de Mendoza (850.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre con la ciudad de Montevideo. El tráfico verificado en el año 2000 fue de 8.100 pasajeros.

- Gualeguaychú (AR) - Mercedes (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): se acordaron 5 servicios semanales que la autoridad argentina otorgó en forma definitiva a una empresa de esa bandera, quedando vacante el cupo uruguayo. La extensión del recorrido es de 81 kilómetros y une las ciudades de Gualeguaychú (75.000 habitantes), en la provincia de Entre Ríos a 30 kilómetros de la frontera con Uruguay, con la ciudad de Mercedes (40.000 habitantes), capital del departamento de Soriano, cercana al límite con Argentina. En el año 2000 se transportó un total de 9.400 pasajeros.

- Concordia (AR) - Salto (UR) - por el paso de frontera entre ambas ciudades: es un servicio de ómnibus de corta distancia en donde ambos países acordaron 21 servicios semanales, de los cuales la autoridad argentina otorgó 14 en forma definitiva a una empresa de esa nacionalidad, quedando vacantes los restantes 7 servicios y la totalidad del cupo uruguayo. La extensión del recorrido es de 62 kilómetros y une, a través del puente de Salto Grande, la ciudad de Concordia (137.000 habitantes), en la provincia de Entre Ríos, con la ciudad de Salto (84.000 habitantes), capital del departamento uruguayo del mismo nombre. En el año 2000 se transportaron unos 35.600 pasajeros.

- Concepción del Uruguay (AR) - Paysandú (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): los países acordaron 35 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma definitiva a una empresa de esta bandera, quedando vacante el cupo uruguayo. La extensión del recorrido es de 51 kilómetros y une la ciudad de Concepción del Uruguay (65.000 habitantes), en la provincia de Entre Ríos, con la ciudad de Paysandú (85.000 habitantes), capital del departamento del mismo nombre, ubicada en el límite con la Argentina. De los 35 servicios semanales acordados, 28 servicios (4 frecuencias por día) corresponden a un fraccionamiento de la línea de una extensión de 10 kilómetros, uniendo las ciudades fronterizas de Colón (19.000 habitantes), en Argentina, y Paysandú. El tráfico registrado para el año 2000 fue de 91.000 pasajeros.

- Resistencia (AR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Concordia (AR) - Salto (UR): los países acordaron la realización de 1 servicio semanal, que al momento de la redacción de este informe se hallaba vacante por parte de ambos países. La extensión del recorrido es de 1.167 kilómetros y une las ciudades de Resistencia (360.000 habitantes), capital de la provincia del Chaco, con la ciudad de Montevideo (1.400.000 habitantes), capital del Uruguay.

- Buenos Aires (AR) - Salto (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): ambos países acordaron la realización de 4 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma precaria a una empresa de esa bandera, quedando vacante el cupo uruguayo. La extensión del recorrido es de 490 kilómetros y une la ciudad de Buenos Aires (12.000.000 habitantes), capital de Argentina, con la ciudad de Salto (84.000 habitantes), capital del departamento del

mismo nombre, en el límite con Argentina. En el año 2000 se transportaron unos 8.700 pasajeros.

- Buenos Aires (AR) - Rivera (UR), por el paso de frontera Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): se acordaron 4 servicios semanales, que la autoridad argentina otorgó en forma precaria a una empresa de esta nacionalidad, quedando vacante el cupo uruguayo. La extensión del recorrido es de 823 kilómetros y une las ciudades de Buenos Aires y Rivera (65.000 habitantes), capital del departamento norteño del mismo nombre y ubicada en el límite con Brasil, formando un único aglomerado urbano con la gemela ciudad brasileña de Santa do Livramento. El servicio tuvo una demanda de 7.400 pasajeros en el año 2000.

Bolivia - Brasil

- Puerto Suárez (BO) - Río de Janeiro (BR), por el paso de frontera Puerto Suárez (BO) - Corumbá (BR): el servicio une la ciudad fronteriza boliviana de Puerto Suárez (20.000 habitantes), ubicada en el departamento de Santa Cruz y cercana al límite con Brasil, con la ciudad brasileña de Río de Janeiro (11.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre. Los países acordaron el establecimiento de 2 frecuencias diarias por país para cubrir el trayecto de 1.870 kilómetros de extensión, frecuencias que cumplen una empresa de cada bandera. En el año 2000 las empresas transportaron unos 75.000 pasajeros.

Bolivia - Chile

- La Paz (BO) - Arica (CH) - Iquique (CH), por el paso de frontera Tambo Quemado (CH - BO): opera un servicio de ómnibus prestado diariamente por siete empresas, cuatro bolivianas y tres chilenas. Resulta factible realizar combinaciones con destino en puntos interiores de Chile. La ciudad de Arica, cuenta con 200.000 habitantes y es la capita de la Provincia del mismo nombre. En el puerto de Arica, Bolivia cuenta con la disponibilidad de una zona franca por donde canaliza buena parte de su comercio exterior con el resto del mundo.

- Cochabamba (BO) – Iquique (CH), servicio diario prestado por una empresa boliviana. El servicio vincula las ciudades de Cochabamba (450.000 habitantes), capital del Departamento homónimo, con Iquique (215.000 habitantes), capital de la Región de Tarapacá.

Bolivia - Paraguay

- Santa Cruz de la Sierra (BO) - Asunción (PA): los países acordaron la prestación de un servicio entre la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (720.000 habitantes), capital del departamento de Santa Cruz, con la ciudad capital de Paraguay, Asunción. El servicio opera, por intermedio de una empresa boliviana y dos paraguayas, 7 frecuencias semanales. Se realiza trasbordo en la frontera pero se abona un solo pasaje para el viaje completo.

Bolivia - Perú

- La Paz (BO) - Puno (PE) / Arequipa (PE) / Lima (PE), por el paso de frontera Desaguadero (BO - PE): los países acordaron la prestación de 9 servicios semanales los que son operados por una empresa de nacionalidad boliviana. Los pasajeros transportados en el año 2000 fueron de alrededor de unos 25.000 pasajeros. El servicio une la capital de Bolivia, La Paz (1.300.000 habitantes) y Puno, capital del departamento del mismo nombre a orillas del lago Titicaca, con las ciudades de Arequipa (100.000 habitantes), Arequipa (680.000 habitantes), capital del departamento homónimo y Lima (7.800.000 habitantes). Se carece de

otra información.

- La Paz (BO) - Cuzco (PE) / Ilo (PE) / Tacna (PE), por el paso de frontera Desaguadero (BO - PE). Se efectúan 5 servicios diarios. Las ciudades peruanas vinculadas en este itinerario son de mediano porte: Cuzco (275.000 habitantes), Capital del Departamento de Cuzco y Tacna (200.000 habitantes) capital del departamento homónimo. Se carece de otra información.

- La Paz (BO) - Cuzco (PE): el servicio se realiza con una frecuencia diaria. Se carece de otra información.

Bolivia - Uruguay

- Santa Cruz de la Sierra (BO) - Montevideo (UR): los países acordaron la prestación de 7 frecuencias semanales, las que fueron asignadas por las autoridades bolivianas a una empresa de esa bandera. El cupo uruguayo se encuentra vacante. Se carece de otra información.

Brasil - Chile

- Santiago (CH) - Río de Janeiro (BR), en tránsito por Argentina por el paso de Cristo Redentor (CH - AR) y Paso de los Libres (AR - BR);); como alternativa de paso entre Chile y Argentina se utiliza el sistema de pasos de Pino Hachado - Icalma o Puyehue: es una línea entre Chile y Brasil en tránsito por Argentina que, con 4 frecuencias semanales acordadas entre Chile y Brasil, une la ciudad de Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes), con la ciudad brasileña de Río de Janeiro (11.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre. La línea tiene una extensión de 3.300 kilómetros, aproximadamente, y es cubierta por una empresa brasileña y otra chilena. El tráfico, para el año 2000, fue de unos 12.500 pasajeros.

Brasil - Paraguay

- Salvador (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): se establecieron 7 frecuencias semanales, que son operadas por una empresa brasileña. La línea tiene una extensión de unos 3.000 kilómetros y une la ciudad nodestina de Salvador (3.000.000 habitantes), capital del estado de Bahía, con la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes). En el año el servicio tuvo una demanda de unos 26.000 pasajeros.

- San Pablo (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): la línea es operada por 2 empresas brasileñas y una paraguaya. Las empresas brasileñas cumplieron, en el año 2000, 9 frecuencias por semana en conjunto (5,5 y 3,5 frecuencias/semana, respectivamente) en tanto que la empresa paraguaya operó 5 servicios por semana. La línea, con un recorrido de 1.050 kilómetros de extensión, une la ciudad de San Pablo (17.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre y mayor área metropolitana de América del Sur, con Asunción (950.000 habitantes), capital de la República de Paraguay. El total de pasajeros transportados, en el año 2.000, fue de unos 30.000 pasajeros.

- San Pablo (BR) - Ciudad del Este (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): el servicio, con 5 frecuencias semanales, es prestado por una empresa de bandera brasileña, cubriendo el trayecto de 1.050 kilómetros de extensión. Conecta la ciudad brasileña de San Pablo con la ciudad fronteriza paraguaya de Ciudad del Este (150.000 habitantes), en las cercanías de la represa de Itaipú y de las Cataratas del Iguazú, sobre el río Paraná. En el año 2000, el

servicio fue demandado por unos 8.000 pasajeros.

- Río de Janeiro (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): el servicio es cumplido por una empresa brasileña que en el año 2000 realizó 4 frecuencias semanales que transportó, en el año 2000, a unos 10.500 pasajeros. La extensión del recorrido es de 1.500 kilómetros y une las ciudades de Río de Janeiro (11.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre, con la capital de Paraguay, Asunción.

- Niteroi (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): es una línea similar a la anterior ya que une a la ciudad de Niteroi (500.000 habitantes), ciudad residencial e industrial en la bahía de Guanabara enfrente de la ciudad de Río de Janeiro, con la capital de Paraguay, Asunción. En este caso, las frecuencias semanales son 7 y los pasajeros transportados en el año 2000 fueron alrededor de 13.000.

- Jundiaí (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): la línea une la ciudad de Jundiaí (330.000 habitantes), en el estado de San Pablo, distante unos 60 kilómetros de la ciudad de San Pablo y a unos 30 kilómetros de la ciudad de Campinas (San Pablo), con la capital de Paraguay, Asunción. La línea tiene una extensión de unos 1.100 kilómetros y, en el año 2000, se produjeron 60 servicios en total (en ambos sentidos) transportando unos 1.850 pasajeros.

- Curitiba (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): une la ciudad de Curitiba (2.500.000 habitantes en su área metropolitana), capital del estado de Paraná, con Asunción, capital de Paraguay. Operan el servicio una empresa de cada bandera; la empresa brasileña opera 7 servicios por semana en tanto la paraguaya, opera 3,5 servicios por semana, quedando vacantes otros tantos servicios a cargo de una empresa de Paraguay. La distancia del recorrido es de 652 kilómetros y la cantidad de pasajeros transportados en el año 2000 fue del orden de los 26.000.

- Paranaguá (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): la línea une la ciudad portuaria de Paranaguá (100.000 habitantes), en el estado de Paraná y distante unos 90 kilómetros de la ciudad capital del estado de Paraná, Curitiba, con la capital de Paraguay, Asunción. La línea tiene una extensión de 740 kilómetros y el servicio es operado por una empresa brasileña con 7 frecuencias semanales. En el año 2000, se transportaron 6.500 pasajeros.

- Asunción (PY) - Florianópolis (BR), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): estas dos cabeceras son unidas por dos recorridos diferentes; uno de ellos vía Curitiba, capital del estado de Paraná y el otro, vía Caçador, en el estado de Santa Catarina. Los países acordaron 10 frecuencias semanales por bandera, cupo que está asignado a 4 empresas brasileñas y 3 de bandera paraguaya. La línea une la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes) con el balneario de Floreanópolis (342.000 habitantes), capital del estado de Santa Catarina. En el año 2000 este servicio fue demandado por unos 74.000 pasajeros. Su extensión es de 1.000 kilómetros.

- Porto Alegre (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): el servicio une la ciudad de Porto Alegre (1.300.000 habitantes), capital del estado de Río Grande del Sur, con Asunción. Los servicios acordados entre ambos países son 2 por semana y por bandera, cupo que está cubierto por el lado de Brasil (a través de una empresa), en tanto que Paraguay

asignó la mitad de su cupo a una empresa de esa nacionalidad. La distancia de la línea es de 940 kilómetros y los pasajeros transportados fueron, en el año 2000, 4.500.

- Passo Fundo (BR) - Asunción (PA): el servicio se cumple con 2 frecuencias semanales las que son operadas por una empresa de bandera brasileña. La línea tiene una extensión de 1.100 kilómetros y une la ciudad de Passo Fundo (165.000 habitantes), en el estado de Río Grande del Sur, a unos 290 kilómetros al noroeste de la ciudad de Porto Alegre, con la capital de Paraguay, Asunción. En el año 2.000, se transportaron 4.000 pasajeros en ambos sentidos.

- Brasilia (BR) - Asunción (PA): la línea es operada por 3 empresas, 2 de nacionalidad brasileña y 1 paraguaya. La cantidad de servicios explotados por semana, en el año 2000 fueron 10, de los cuales la empresa paraguaya efectuó 3 frecuencias semanales y las brasileñas, los restantes 7. La distancia del recorrido es de 1.500 kilómetros, aunque una de las empresas brasileñas opera el servicio por la ruta BR 050, lo que conlleva unos 200 kilómetros adicionales. La cantidad de pasajeros transportados en el año 2000 fue de unos 31.000. La línea conecta a la capital de Brasil, Brasilia (1.900.000 habitantes) con la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes).

- Joacaba (BR) - Asunción (PA): la línea conecta a la ciudad brasileña de Joacaba (24.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina, con la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes). La extensión del recorrido es de 570 kilómetros y es operado por una empresa brasileña con una frecuencia semanal. En el año 2000 se transportaron 2.600 pasajeros.

- Criciúma (BR) - Asunción (PA), por el paso de frontera Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): el servicio conecta la ciudad de Criciúma (170.000 habitantes), en el estado de Santa Catarina, a 200 kilómetros al sudoeste de su capital, Florianópolis, con Asunción, capital de Paraguay en una línea con una extensión de 1.050 kilómetros. Las frecuencias operadas son 11 por semana, todas a cargo de 4 empresas brasileñas, las que en el año 2000, transportaron 38.000 pasajeros.

- Concepción (PA) - Campo Grande (BR), por el paso de frontera Pedro Juan Caballero (PA) - Ponta Porá (BR): el servicio une la ciudad paraguaya de Concepción (40.000 habitantes), capital del departamento homónimo, a orillas del río Paraguay, con la ciudad brasileña de Campo Grande (600.000 habitantes), capital del estado de Mato Grosso del Sur. La línea tiene una extensión de 360 kilómetros y es operada por una empresa paraguaya, con 21 frecuencias semanales. En el año 2000 el servicio tuvo una demanda de 34.000 pasajeros.

- Asunción (PA) - Campo Grande (BR): el servicio conecta a la capital de Paraguay (950.000 habitantes) con la ciudad de Campo Grande, capital del estado de Mato Grosso del Sur. La línea es operada por una empresa de bandera paraguaya, cumpliendo 7 frecuencias semanales. En el año 2000, se transportó un total de 11.000 pasajeros.

- Concepción (PA) - San Pablo (BR), por el paso de frontera Pedro Juan Caballero (PA) - Ponta Porá (BR): el servicio es operado por una empresa de bandera paraguaya, la que ofrece 7 frecuencias semanales. En el año 2000 el total de pasajeros transportados en esta línea ascendió a 10.500.

Servicios internacionales de corta distancia

- Foz do Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA): se trata de una conexión urbana internacional entre las ciudades fronterizas de Foz de Iguazú (200.000 habitantes) y Ciudad del Este (150.000 habitantes) que es operado por 4 empresas, 2 de cada bandera. En el año 2000 se transportaron casi 1.100.000 pasajeros.

- Conjunto Habitacional Itaipú (BR) - Conjunto Habitacional Itaipú (PA): es un servicio urbano internacional que une los conjuntos habitacionales de la represa de Itaipú ubicados a ambos lados de la misma y es operado por una empresa de cada nacionalidad. En el año 2000, ambas empresas transportaron 56.000 pasajeros.

- Mondo Novo (BR) - Salto del Guaira (PA): es un servicio de ómnibus urbanos internacionales que une la localidad brasileña de Mondo Novo (15.000 habitantes), ubicada en el extremo sur del estado de Mato Grosso del Sur y enfrente de la ciudad brasileña de Mondo Novo, con la localidad portuaria fronteriza paraguaya de Salto del Guaira (20.000 habitantes), capital del departamento de Canindeyú. El servicio es prestado por dos empresas, de sendas nacionalidades, las que en el año 2000 transportaron 40.000 pasajeros.

Brasil - Uruguay

- San Pablo (BR) / Florianópolis (BR) - Montevideo (UR), por el paso de frontera Chui (BR) - Chuy (UR): el servicio une las ciudades brasileñas de San Pablo (17.000.000 habitantes), capital del estado del mismo nombre y mayor área metropolitana de América del Sur y el balneario de Floreanópolis (342.000 habitantes), capital del estado de Santa Catarina, con la capital de Uruguay, Montevideo (1.400.000 habitantes). Operan el servicio, de 1.700 kilómetros de extensión, una empresa de cada país; la de bandera uruguaya con 8 frecuencias semanales y la de bandera brasileña, con 6 servicios por semana. En el año 2000 ambas empresas transportaron 35.000 pasajeros.

- Santa María (BR) - Montevideo (BR), por el paso de frontera Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR): se estableció el cumplimiento de 1 frecuencia diaria por bandera, en un recorrido de unos 850 kilómetros de extensión, uniendo la ciudad de Santa María (245.000 habitantes), ubicada en el centro del estado de Río Grande del Sur, con la capital de Uruguay, Montevideo (1.400.000 habitantes). La línea es operada por una empresa de cada país. En el año 2000 se transportaron unos 2.500 pasajeros.

- Porto Alegre (BR) - Salto (UR), por el paso de frontera Quaraí (BR) - Artigas (UR): une la ciudad de Porto Alegre (1.300.000 habitantes), capital del estado de Río Grande del Sur, con la ciudad de Salto (85.000 habitantes), capital del departamento del mismo nombre y ubicada en el límite con la Argentina, frente a la localidad de Concordia (AR). La línea, de unos 900 kilómetros de extensión, es operada por una empresa de cada bandera, con 2 frecuencias semanales, por parte de la empresa brasileña y de 1 frecuencia semanal, por parte de la empresa uruguaya. En el año 2000 se transportaron unos 3.500 pasajeros.

- Bagé (BR) - Melo (UR), por el paso de frontera Aceguá (BR) - Aceguá (UR): se trata de una línea de transporte internacional de pasajeros de media distancia (120 kilómetros de extensión), que une las localidades de Melo (48.000), ciudad del noreste de Uruguay, capital del departamento de Cerro Largo, cercana a la frontera con Brasil, con la ciudad de Bagé (120.000 habitantes), en el estado de Río Grande del Sur. El servicio es operado por una empresa de nacionalidad brasileña. Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

- Uruguaiana (BR) - Paysandú (UR), por el paso de frontera Barra de Quaraí (BR) - Bella Unión (UR): el servicio une la ciudad de Uruguaiana (120.000 habitantes), ubicada en el estado de Río Grande del Sur, en la frontera con Argentina, frente a la ciudad argentina de Paso de los Libres, con la ciudad de Paysandú (85.000 habitantes), capital del departamento homónimo, sobre el río Uruguay y limítrofe con Argentina. La línea es operada, con una frecuencia semanal, por una empresa brasileña y tiene una extensión de 350 kilómetros. El tráfico registrado en el año 2000 alcanzó a los 2.100 pasajeros.

- Panambí (BR) - Montevideo (UR): la línea tiene una extensión de 900 kilómetros y es operada por una empresa brasileña con 2 frecuencias semanales. El servicio se desarrolla entre la ciudad brasileña de Panambí (33.000 habitantes), en el noroeste del estado de Río Grande del Sur, con la capital de Uruguay, Montevideo (1.400.000 habitantes). En el año 2000 se transportaron unos 4.200 pasajeros.

Servicios urbanos internacionales

- Quarai (BR) - Artigas (UR): servicio urbano que une las ciudades gemelas de Quaraí (24.000 habitantes), en Brasil y con Artigas (38.000 habitantes), en Uruguay, las que se encuentran unidas por el puente de la Concordia. El servicio es operado por una empresa de bandera brasileña, la que transportó 120.000 pasajeros en el año 2000.

Brasil - Venezuela

- Manaos (BR) / Boa Vista (BR) - Ciudad Bolívar (VE) / Porlamar (VE), por el paso de frontera Pacaraíma (BR) - Santa Elena de Uairén (VE): el servicio conecta las ciudades brasileñas de Manaos (1.400.000 habitantes), capital del estado de Amazonas, y Boa Vista (200.000 habitantes), en el estado de Roraima, con Ciudad Bolívar (290.000 habitantes), capital del estado de Bolívar y la ciudad turística de Porlamar (75.000 habitantes), en la isla Margarita, estado de Nueva Esparta. El trayecto terrestre es de casi 2.000 kilómetros de extensión y luego debe efectuar un trecho en barco, desde el continente, hasta la isla Margarita, para alcanzar la ciudad de Porlamar. La cantidad de servicios prestados en el año 2000 ha sido de una frecuencia cada 15 días, a cargo de una empresa venezolana, la que transportó 1.100 pasajeros.

- Manaos (BR) / Boa Vista (BR) - Ciudad Bolivar (VE) / Caracas (VE), por el paso de frontera Pacaraíma (BR) - Santa Elena de Uairén (VE): el servicio conecta las ciudades brasileñas de Manaos y Boa Vista (200.000 habitantes), con Ciudad Bolivar y la capital de Venezuela, Caracas (2.000.000 habitantes). La prestación del servicio esta a cargo de dos empresas brasileñas, con 7 frecuencias semanales, en un trayecto de casi 2.000 kilómetros. La cantidad de pasajeros transportados es de unos 35.000 por año.

Chile - Ecuador

- Santiago (CH) - Quito (EC): los países acordaron la prestación de un servicio de ómnibus directo entre las ciudades capitales de Chile, Santiago (5.900.000 habitantes) y de Ecuador, Quito (1.700.000 habitantes), el que es prestado por una empresa chilena. No se disponen de datos de frecuencias y tráficos.

Chile - Paraguay

- Santiago (CH) - Asunción (PA), en tránsito por Argentina por los pasos de Cristo Redentor (CH - AR) y Clorinda - Puerto Falcón (AR - PA); como alternativa de paso entre Chile y Argentina se utiliza el sistema de pasos de Pino Hachado - Icalma o

Puyehue: la línea entre Chile y Paraguay, en tránsito por Argentina, tiene acordada 2 frecuencias semanales, ambas asignadas por parte de los países a sendas empresas de cada nacionalidad. Une la ciudad de Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes) con la ciudad de Asunción (950.000 habitantes), capital de Paraguay. Su extensión es de unos 2.000 kilómetros. El tráfico verificado en el año 2000 fue del orden de los 10.000 pasajeros.

- Iquique (CH) - Asunción (PA), en tránsito por territorio argentino, por paso Sico o Jama (CH - AR) y Clorinda - Puerto Falcón (AR - PA): línea de transporte entre Chile y Paraguay que, en tránsito por Argentina, une la ciudad portuaria del norte de Chile, Iquique (215.000 habitantes), capital de la región de Tarapacá, con la ciudad de Asunción (950.000 habitantes), capital de Paraguay. Los países acordaron 1 frecuencia semanal por bandera. El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue de unos 4.800 pasajeros.

Chile - Perú

- Santiago (CH) - Lima (PE): los países acordaron la realización de esta línea la que es operada por una empresa de cada país, uniendo las capitales de Chile, Santiago (5.900.000 habitantes) y Perú, Lima (7.800.000). No se cuenta con información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

- Arica (CH) - Lima (PE): los países acordaron la prestación de 7 servicios semanales por bandera uniendo las localidades de Arica (200.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con la capital de Perú, Lima. El servicio es prestado por una empresa de cada país. El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue del orden de los 25.000.

- Arica (CH) - Tacna (PE): opera un servicio de media distancia con una extensión de 60 kilómetros, que une la ciudad de Arica (200.000 habitantes), capital de la provincia del mismo nombre, con la ciudad peruana de Tacna (200.000 habitantes), capital del departamento homónimo. Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

Chile - Uruguay

- Santiago (CH) - Montevideo (UR), en tránsito por Argentina por el paso de Cristo Redentor (CH - AR) y Puerto Unzué - Fray Bentos (AR - UR); como paso alternativo entre Argentina y Chile, se usan los pasos fronterizos del sistema de Pino Hachado - Icalma o Puyehue: se trata de una línea de transporte de pasajeros entre Chile y Uruguay, en tránsito por Argentina que, con 6 frecuencias semanales acordadas entre ambos países, operan 2 servicios por bandera. Une la ciudad de Santiago, capital de Chile (5.900.000 habitantes), con la capital del Uruguay, Montevideo (1.400.000 habitantes). El itinerario tiene una longitud de 1.850 kilómetros y transportó unos 6.000 pasajeros.

Colombia – Ecuador

- Tulcán (EC) - Ipiales (CO) / Cali (CO) / Bogota (CO) / Cúcuta (CO), por el paso de frontera Tulcán (EC) – Ipiales (CO): el servicio es operado por dos empresas ecuatorianas y une la localidad de Tulcán (40.000 habitantes), capital de la provincia de Carchi, en Ecuador, con las ciudades colombianas de Ipiales (72.000 habitantes), municipio del departamento de Nariño, en la frontera entre ambos países, Cali (1.900.000 habitantes), capital del departamento de Valle de Cauca y Bogotá (5.500.000 habitantes), capital de Colombia. Se carece de información sobre frecuencias y tráfico.

- Bogotá (CO) – Quito (EC) / Guayaquil (EC), por el paso de frontera Tulcán (CO) - Ipiales (EC): el servicio es operado por una empresa peruana, con tráfico de quinta libertad, como parte de un servicio de mayor extensión que cubre las cabeceras de Lima (PE) y Caracas (VE). El servicio une la capital de Colombia, Bogotá, con Quito (1.700.000 habitantes), capital de Ecuador y Guayaquil (2.000.000 habitantes), capital de la provincia ecuatoriana de Guayas. Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

Colombia - Venezuela

- Barranquilla (CO) – Caracas (VE): existe un servicio regular internacional de pasajeros entre las ciudades de Barranquilla (1.200.000 habitantes), ubicada entre las ciudades de Cartagena y Santa Marta, en Colombia, con la ciudad capital de Venezuela, Caracas (2.000.000 habitantes). Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

- Cartagena (CO) / Santa Marta (CO) - Maracaibo (VE), por el paso de frontera Paraguachón (CO – VE): los países acordaron la prestación de un servicio regular de pasajeros entre las ciudades colombianas de Cartagena (780.000 habitantes), capital del departamento de Bolívar y Santa Marta (340.000 habitantes), capital del departamento de Magdalena con la ciudad venezolana de Maracaibo (1.800.000 habitantes), capital del estado de Zulia. Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

- Bogotá (CO) – Caracas (VE), por el paso de frontera Cúcuta (CO) – San Antonio del Táchira (VE): servicio prestado por una empresa peruana, como parte de una línea de mayor alcance que une las ciudades de Lima (PE) y Caracas (VE). No se cuenta con información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

- Adicionalmente, mediante la alianza de dos empresas, una de nacionalidad colombiana y la otra de nacionalidad venezolana, se cubren varios orígenes y destinos internacionales entre ambos países, con trasbordo en la frontera pero mediante la compra de un solo boleto de viaje.

Ecuador – Perú

- Quito (EC) - Tumbes (PE), por el paso de frontera Huanquillas (EC) - Aguas Verdes (PE): los países acordaron la prestación de un servicio internacional que une las ciudades de Quito (1.700.000 habitantes), capital de Ecuador y Tumbes (160.000 habitantes), capital del departamento del mismo nombre y cercana al límite con Ecuador. El servicio es prestado por una empresa ecuatoriana.
- Quito (EC) / Guayaquil (EC) - Lima (PE): servicio prestado por una empresa peruana como parte de una línea más extensa que une las ciudades de Caracas (VE) y Lima (PE). Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

Ecuador - Venezuela

- Guayaquil (EC) / Quito (EC) - Caracas (VE): servicio prestado por una empresa peruana como parte de la línea que conecta las ciudades de Lima (PE) y Caracas (VE). Se carece de información sobre frecuencias y pasajeros transportados.

Paraguay - Perú

- Asunción (PA) - Lima (PE), en tránsito por Argentina: los países acordaron la prestación de 2 servicios semanales por bandera, los que fueron asignados a una empresa de cada país. El servicio tiene una extensión de unos 3.000 kilómetros y une la ciudad capital de Perú, Lima (7.800.00 habitantes) con la capital de Paraguay, Asunción (950.000 habitantes). El total de pasajeros transportados en el año 2000 fue de unos 9.200.

Paraguay - Uruguay

- Asunción (PA) - Montevideo (UR), en tránsito por Argentina, por los pasos de frontera Puerto Falcón (PA) - Clorinda (AR) y Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR): los países acordaron la realización de 9 servicios semanales por bandera, los que son cumplidos por 2 empresas de sendas banderas. La distancia entre ambas cabeceras es de unos 1.550 kilómetros. El servicio une dos capitales de países sudamericanos; Montevideo (1.400.000 habitantes), capital de Uruguay y Asunción (950.000 habitantes), capital de Paraguay. En el año 2001, la cantidad total de pasajeros transportados, en ambos sentidos, fue de 20.000.

Perú - Venezuela

- Lima (PE) - Caracas (VE): servicio prestado por una empresa peruana que une las ciudades capitales de Perú y Venezuela, con escala en Guayaqy pasajeros transportados.

Asimetrías

Usualmente, se entiende por asimetrías en el transporte carretero internacional, a aquellas desventajas comparativas que afrontan los operadores de un país en relación a los de otro, originadas en aspectos relativos a (i) las políticas macroeconómicas nacionales (cambiaria, laboral, crediticia, tributaria, arancelaria, régimen de importación de equipos, etc., y sus impactos sobre el nivel de precios de los insumos básicos de la actividad; (ii) a la modalidad de comercialización de los bienes intercambiados; (iii) a los aspectos legales e institucionales que reglan la actividad en el ámbito nacional; (iv) al grado de desarrollo de las estructuras empresarias vigentes en cada país; y, (v) al tamaño del mercado en lo que atañe a la intensidad de uso de las flotas nacionales en sus mercados locales.

Como se desprende de lo enunciado el tratamiento de las asimetrías involucra distintos planos de responsabilidad e intervención, la mayoría de los cuales son variables exógenas a la actividad de transporte y, por ende, fuera del alcance de las decisiones de las autoridades nacionales del sector y de los empresarios del ramo.

El tema de las asimetrías en el sector transporte, particularmente entre los países que conforman el MERCOSUR, ha estado presente desde la génesis de los convenios multilaterales que dieron origen a los acuerdos de integración entre los países de la Región y de su tratamiento en las distintas comisiones y foros internacionales puede decirse que fue tan intenso como poco productivo para lograr una reversión de aquéllas.

El escaso avance registrado obedece a que, en la mayoría de los casos, las asimetrías existentes no son otra cosa que el reflejo de las dificultades de los Estados miembros para lograr una convergencia macroeconómica que reconozca las desigualdades existentes en el origen entre las distintas economías nacionales.

De esta forma, las distintas presiones tributarias que afrontan los transportistas, el tipo de cambio imperante y la evolución interna de precios, la tasa de interés de mercado y la posibilidad de acceder a la financiación en la compra de los equipos, son aspectos que, si bien no únicos, aparecen como centrales a la hora de explicar las diferencias en los costos de producción de los servicios que se verifican de un país a otro.

Cuando la diferencias se refieren estrictamente a aspectos que entran en la esfera de competencia del transporte, los responsables nacionales han mostrado escasa predisposición para adoptar, en forma pronta, resoluciones en la materia. Ejemplo de este caso es el escaso éxito alcanzado en el seno del MERCOSUR para la implementación de un sistema unificado de control técnico de vehículos o para el otorgamiento de la Licencia Nacional Habilitante del conductor (bajo similar protocolo) para el transporte de pasajeros y cargas peligrosas, a pesar de la modesta incidencia que ambos rubros tienen sobre los costos empresarios y los beneficios que dichas medidas pueden traer sobre la seguridad en el transporte carretero.

Si bien la existencia de asimetrías, en el actual contexto caracterizado por la libertad de entrada y salida de oferentes, no implican un encarecimiento de los fletes de transporte internacional, su presencia y/o continuidad en el tiempo puede generar efectos negativos tanto en los aspectos relativos al grado de transparencia en que se devuelven los mercados de transporte, como aquellos que afecten finalmente la libertad de circulación del transporte internacional que la normativa regional mayoritariamente consagra.

En efecto, en cada vinculación bilateral el precio de los servicios tiende a ser un dato para los operadores, conformado por los precios ofertados por la bandera de menores costos relativos. Cuando los transportistas de una bandera enfrentan precios internacionales insuficientes para la internalización de la totalidad de sus costos, deben optar por abandonar porciones de mercado a manos del operador extranjero o bien continuar en la actividad resintiendo el fondo de amortización e incurriendo en prácticas de evasión y elusión impositiva y previsional.

En este sentido, es ilustrativo que la mayoría de los transportistas entrevistados manifestara tener un acuerdo particular, extra-convencional, con sus conductores lo que implica menores salarios en blanco que los que resultarían de aplicar el convenio de la actividad y, por ende, menores aportes tanto los que corresponden al empleador como aquellos a cargo del dependiente.

Situaciones como la descripta, que descansan en la escasa eficiencia de algunos Estados para lograr que las empresas internalicen los costos asociados a la legislación impositiva y previsional, son altamente inestables y pueden generar defensas corporativas para salvaguardar la continuidad de los operadores.

De esta forma, cuando los menores costos relativos no son la resultante de una mayor eficiencia empresaria sino de las condiciones de borde en que deben desenvolverse los transportistas en sus respectivos países para ofertar sus servicios, se pueden generar reacciones adversas a la fluidez del transporte internacional, en defensa de los operadores locales.

En la actualidad, a pesar de las evidentes diferencias de “ambiente macroeconómico” vigente en los distintos países – y sus efectos sobre la participación de las banderas en el tráfico bilateral y su consiguiente impacto en el nivel de empleo y el balance de divisas nacional – la existencia de asimetrías no se constituyó, en general, en un obstáculo para la fluidez del transporte carretero.

La excepción está dada por las vinculaciones bilaterales entre Colombia y Venezuela y Colombia – Ecuador. En el primer caso el gobierno venezolano, en 1999 y en abierta

oposición a la normativa comunitaria, prescribió legalmente el trasbordo obligatorio en la frontera con Colombia para toda mercadería que ingresa a su territorio. La medida, tomada en defensa de los transportistas de la zona de Táchira, se adoptó por el perjuicio que la Decisión de la CAN 399/97[41] produjo a los transportistas aludidos y por las condiciones de inseguridad en el lado Colombiano genera el trasbordo preventivo de los transportistas Venezolanos, quienes se niegan a ingresar en dicho territorio.

En la frontera Colombia – Ecuador se verifica la existencia de trasbordo coactivo "consentido" por las autoridades colombianas, originado en la resistencia de los transportistas colombianos quienes aducen que sus homónimos ecuatorianos constituyen una competencia desleal por los menores precios que enfrentan en materia de insumos básicos y por la realización de tráficos no permitidos dentro del territorio colombiano (cabotaje).

Factores que explican las asimetrías

La imposibilidad de realizar la encuesta programada y de reunir dicha información de fuentes secundarias, impidió contar con los parámetros y precios básicos para elaborar una evaluación de los costos de explotación del transporte internacional de cargas y pasajeros en cada uno de los países y analizar, en base a los diferenciales de costos encontrados, el impacto de las asimetrías existentes. Para aquellos interesados en una estimación de los costos de producción de los servicios de transporte carretero de cargas, pueden utilizar las planillas que a tal efecto se encuentran disponibles en las páginas web del Ministerio de Transporte del Perú y la de la Asociación Nacional de Transportistas de Carga de Brasil.

Por ello, el análisis de las asimetrías se ha encarado a partir de la presentación de un detalle pormenorizado de los aspectos referidos a los regímenes fiscal, impositivo y laboral que enfrentan los operadores nacionales y en el análisis de la evolución del tipo de cambio nominal y real y de las condiciones de financiamiento imperantes en cada país. Con el tratamiento de estas cuestiones, se presentan los aspectos que usualmente se consideran como los de mayor importancia a la hora de explicar las desventajas relativas que afrontan los transportistas nacionales respecto a los homónimos del país con el que se formaliza el vínculo bilateral.

En efecto, la evolución del tipo de cambio real – sin que el incremento nominal sea absorbido íntegramente por el precio de los insumos del sector – y el mantenimiento de las tarifas de fletes en términos constantes en moneda extranjera, generará una ventaja comparativa o incremento en el margen de beneficio para los operadores del país donde se verifica la suba de la relación tipo de cambio / precios domésticos. En igual medida, menores costos de salarios y de presión tributaria real o la posibilidad de acceder a fuentes de financiamiento en condiciones adecuadas para la vida económica de los equipos y tasa de rentabilidad del sector, promoverá menores costos de explotación y mayor competitividad operativa en las empresas.

Por último se discutirá y descartará como factor de asimetría los diferenciales de precios existentes en el precio de los combustibles y derivados y el de insumos menores en cada país.

---

[41] El artículo 3 de la mencionada Decisión establece "la libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida" y el artículo 21 especifica que "el trasbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual debe constar en la Carta de porte Internacional por Carretera".

Incidencia de las políticas macroeconómicas en la generación de asimetrías

Aspectos tributarios

Las diferentes políticas tributarias vigentes en cada país son un aspecto no menor en la configuración, perfil y la localización de las actividades productivas internas del mismo. Una política de desgravación impositiva en un área determinada, por ejemplo, es una potente herramienta usualmente utilizada por los gobiernos para incentivar la instalación de empresas en esa área. Partiendo del supuesto de que una empresa enfrenta, en cualesquiera de las localizaciones posibles para operar, el mismo conjunto de precios de sus insumos, de la mano de obra y de los bienes o servicios que produce, la ventaja impositiva que se implemente en alguna de las zonas, reducirá sus costos de producción en forma proporcional a la incidencia del impuesto en la formación de los mismos.

De la misma manera, el régimen impositivo vigente en dos países que comercian entre sí es parte importante en la formación de los costos de producción de las empresas que operan, de manera competitiva, en su comercio bilateral, se trate este comercio de bienes o de servicios, como el transporte carretero de cargas. En un escenario hipotético en donde la totalidad de los precios y condiciones con que producen los servicios de transporte internacional carretero de cargas, son idénticos (o similares) para las empresas de ambas banderas con la excepción de los impuestos domésticos, la mejor posición relativa la encuentran las empresas del país donde el peso de los tributos en sus costos sea menor.

En ese sentido, las asimetrías tributarias a considerar son las que impactan en la formación de los costos y por ende, el diferencial tributario que enfrentan las empresas de transporte en la adquisición de sus insumos y en el desarrollo de su actividad. Pero además, a la hora de comparar las posiciones competitivas de las empresas, hay que tener en cuenta la política de cada país respecto a la "exportación" de impuestos. Por ello, la efectiva y rápida devolución del Impuesto al Valor Agregado (o equivalente) pagado en la adquisición de insumos (si fuera el caso) en una operatoria de exportación o, por el contrario, la no exención del mismo, impactan directamente sobre el margen de rentabilidad empresaria toda vez que las empresas internacionales en el comercio bilateral enfrentan precios paramétricos de venta de sus servicios, fuera del alcance de decisión propia.

En este apartado se realiza una somera descripción de los tributos que afectan a los costos de las empresas transportistas internacionales de cada uno de los países de la región. El grado de detalle y los impuestos considerados se encuentran relacionados con el acceso que se ha tenido a la estructura tributaria de los diferentes países. En todos los casos se detallan los impuestos de carácter nacional, pero sólo en algunos se ha alcanzado el nivel de impuestos estaduales y municipales. De todas formas, con la excepción de Brasil, donde el principal impuesto, en términos de recaudación, se refiere a un impuesto estadual, el Impuesto sobre la Circulación de Mercaderías y Servicios (que tiene la misma naturaleza que el Impuesto al Valor Agregado), los tributos estaduales y municipales tiene una peso relativo muy inferior al de los tributos nacionales.

Las fuentes de información han sido en todos los casos las agencias impositivas nacionales y dos trabajos recientes relacionados con el transporte automotor en todos o algunos de los países de Sudamérica[42].

Argentina

Fuente: www.mecon.gov.ar/sip/dniaf/tributos_vigentes.pdf

Impuesto al Valor Agregado (IVA): el gravamen recae en todas las fases de los ciclos de producción y distribución e impone en forma generalizada a las prestaciones de servicios con una alícuota general del 21%. Existen bienes exentos de su alcance y otros para los cuales rigen tasas preferenciales; en estos casos se trata de bienes y/o servicios caracterizados o bien como de primera necesidad y que conforman una porción significativa de la canasta de consumo de la población de menores recursos, o bien de actividades que, por decisión política, se subsidian a fin de incentivar su nivel de desarrollo.

La tasa nominal del 21% concuerda con la tasa real efectiva toda vez que cada agente económico debe liquidar el neto del impuesto como la diferencia entre el IVA pagado en la compra de sus insumos y lo retenido en concepto de IVA producido por sus ventas. La adquisición de bienes de capital tiene una alícuota del 10,5%.

El IVA no alcanza a las exportaciones y, por lo tanto, el servicio de transporte carretero internacional en sus operaciones de exportación se encuentra exento de su tributación. En este caso, el recupero del impuesto se efectúa compensando ese monto con impuestos que los exportadores adeuden por sus operaciones internas gravadas. Si la compensación no fuera posible o resultara insuficiente, el saldo excedente será compensado con otros impuestos a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) o, en su defecto, será devuelto o se permitirá su transferencia a favor de terceros.

Las empresas de transporte de pasajeros y cargas podrán computar a cuenta del IVA el 100% del Impuesto a los Combustibles Líquidos contenidos en la compra de diesel (gas oil) en el mismo período fiscal. Esta posibilidad es alternativa a la de cómputo como pago a cuenta en el impuesto a las Ganancias y a la Ganancia Mínima Presunta del impuesto sobre los combustibles contenidos en las compras de diesel (gas oil) efectuadas durante el mismo período fiscal.

Impuesto de Sellos: rige fuera del ámbito de la Capital Federal. El impuesto se determina aplicando una escala por tramos, con una alícuota mínima y máxima de 1,5 º/oo y 25 º/oo, a la compraventa o transferencia de inmuebles.

Impuesto a los Ingresos Brutos: es un impuesto de carácter jurisdiccional (de cada estado provincial) donde tanto el hecho imponible como las alícuotas del mismo son fijados por cada una de las jurisdicciones. La tasa del impuesto se sitúa, según las jurisdicciones y el tipo de bien o servicio de que se trate, entre el 1,5% y el 3,5% y se aplica sobre la facturación, por lo que el peso final del impuesto en la última transacción efectuada alcanza niveles aproximados al 4%/4,5% del precio final.

Impuestos a las Ganancias: es un impuesto federal cuya alícuota es del 35% y grava las ganancias de las sociedades de capital obtenidas al final de cada ejercicio. El Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta en un ejercicio fiscal puede ser utilizado a cuenta de Ganancias. Están exentas del pago del tributo las cooperativas que soliciten

42 Transporte Sin Fronteras – Universidad de Valencia – CAF 2001; Sobrecostos en el transporte carretero internacional de los países miembros de la ALADI, Diagnóstico y Recomendaciones – ALADI 2002.

la excepción; para éstas rige la Contribución Especial sobre el Capital de las Cooperativas.

Contribución Especial sobre el Capital de las Cooperativas: es un impuesto federal que grava con una alícuota del 2% el patrimonio neto de las cooperativas

Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta: es un impuesto federal que grava con una alícuota del 1% el valor fiscal de los activos y cuya valuación exceda los $ 200.000. El impuesto a las Ganancias determinado para el mismo período fiscal podrá computarse a cuenta de este impuesto

Impuesto sobre los créditos y débitos en cuentas bancarias: es un impuesto federal relativamente reciente (data del año 2001), que grava con una alícuota del 6º/oo la totalidad de los movimientos de ingreso y salida de dinero de las cuentas bancarias de los titulares de cuentas corrientes y de ahorro. Se encuentran exceptuados del impuesto los créditos y débitos de las cuentas del personal en relación de dependencia hasta el monto del sueldo.

Impuesto a los bienes personales: es un impuesto federal que grava con una alícuota de entre el 0,5% y el 0,75% el valor fiscal de los bienes de las personas físicas, cuya valuación supere a $ 102.300. No afecta el desenvolvimiento de la unidad productiva toda vez que grava el stock de riqueza de las personas físicas.

Impuesto sobre los Combustibles líquidos: se aplica una suma fija de $0,15 por litro de gas oil.

Tasa sobre el Gas Oil: grava con una alícuota del 18,5% el precio del litro de gas oil antes de impuestos.

Patentes: es un impuesto de carácter provincial (estadual) que se aplica sobre los vehículos automotores de empresas y familias y cuyo monto se establece en base al valor fiscal del vehículo, el que es decreciente de acuerdo a la antigüedad del vehículo sujeto del impuesto.

Bolivia

Fuente: www.impuestos.gov.bo/

Impuesto al Valor Agregado (IVA): grava con una alícuota del 13% las transacciones comerciales pero con la característica que la misma forma como parte del precio final de venta de los bienes o servicios. De esta forma, su cálculo se realiza como el cociente entre el precio antes del impuesto y la diferencia entre uno y la alícuota vigente. Así, la tasa nominal del 13% se convierte en una tasa real efectiva de 14,94%.

El monto a pagar en concepto de IVA por la empresa es la diferencia entre lo pagado de IVA en la compra de insumos y lo correspondiente a las ventas efectuadas.

Como en la generalidad de los países, el IVA se encuentra exento para las actividades de exportación y, por lo tanto, los servicios de transporte carretero internacional no se encuentran afectados por el impuesto por lo que se debe a compensar o recuperar el monto de IVA pagado en las operaciones internas destinadas a la producción de servicios de exportación.

Impuesto Complementario al IVA: los empleadores públicos o privados deben proceder a la retención del 13% de la nómina salarial previo a las deducciones establecidas al efecto. Es un impuesto al trabajo soportado por el empleado y no, de manera directa, por el empleador.

Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas: grava la utilidad neta de las empresas públicas y privadas cualquiera sea su naturaleza, obtenidas en el período fiscal correspondiente, con una alícuota del 25%.

Impuesto a las Transacciones: es un impuesto que se aplica sobre las transacciones que efectúen las personas naturales y jurídicas por las transacciones realizadas dentro del territorio boliviano. Su alícuota es del 3% sobre el monto facturado. Las exportaciones se encuentran exentas del pago de este impuesto.

Impuesto a la Propiedad de Inmuebles y Vehículos: se trata de un impuesto que grava la propiedad de los inmuebles y automotores y su monto se establece en función del precio fiscal del bien, asignado éste en función de la zona y de la depreciación.

Impuesto a los consumos específicos: grava las ventas de algunos bienes (entre los que se encuentran los vehículos automotores) a la salida de la fábrica o derivados de la importación, con tasas específicas según el tipo de bien de se trate. Las alícuotas se sitúan, según el bien, entre el 0% y el 46% sobre el precio sin impuestos.

Brasil

Fuente: www.receita.fazenda.gov.br

Impuesto a la Renta: grava la renta neta de las personas físicas y jurídicas. En líneas generales, el impuesto a la renta de las personas jurídicas tiene una alícuota del 33% al año sobre la ganancia imponible, que se compone de una tasa del 15%, más un adicional de 10% si supera cierto límite de renta más un 8% que se tributa sobre la renta pero que se denomina Contribución Social sobre los lucros.

Contribución Provisoria sobre el Movimiento o Transmisión de Valores de Crédito y de Créditos y Derechos de Naturaleza Financiera: grava los movimientos financieros con una alícuota del 0,38% para el año 2002.

Impuesto sobre la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS): es un impuesto estadual que se aplica sobre la venta e importaciones de bienes así como sobre la prestación de servicios de transporte, energía y comunicaciones.

Toda vez que el ICMS es un impuesto estadual, los valores varían de acuerdo con el lugar donde la venta o la importación ha tenido lugar o donde son prestados los servicios. El ICMS es un impuesto no acumulativo, por lo que se deben descontar del mismo los montos pagados del impuesto en la adquisición de bienes y servicios efectuados en el proceso productivo.

Si bien los niveles de las tasas las fija cada Estado, quien también diferencia por tipo de bien o servicio, las mismas se encuentran entre un mínimo de 7% y un máximo de 25%. En términos generales, el nivel medio de las tasas de los bienes ronda el 18%. Pero dado que su cálculo incluye al impuesto dentro del precio de venta, el monto a pagar resulta de dividir el precio antes del impuesto por la diferencia a 1 de la alícuota establecida. De esta manera la tasa efectivamente pagada es superior a la tasa nominal.

Las exportaciones de manufacturas se encuentran exentas del pago del impuesto por lo que se recupera el ICMS pagado al momento de adquirir materias primas, productos intermediarios y otros utilizados en la producción del bien exportado, contando el crédito contra el ICMS que se compensará con las ventas externas. Los servicios de transporte internacional no se encuentran exonerados del ICMS.

Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos Automotores: es un impuesto estadual que establece un monto a tributar por la propiedad de automotores nacionales e importados, y cuya cuantía depende del tipo de vehículo y del año de fabricación.

Impuesto sobre los Servicios (ISS): es un impuesto municipal que incide sobre los servicios prestados por las empresas o por autónomos. Los servicios sujetos del impuesto son aquellos que constan en la ley. Las alícuotas, que se aplican sobre el precio del servicio varían de acuerdo con la ciudad donde los servicios son prestados y se encuentran entre un 0.25% hasta un máximo de 5%.

Chile

Fuente: www.sii.cl/pagina/infgeneral/impuestos/descripcion.htm

Impuesto a la Renta de Primera Categoría: el Impuesto a la Renta de Primera Categoría grava las rentas del capital provenientes de la industria, el comercio, la minería, los bienes raíces y otras con una tasa única, durante el año 2002, del 16% y que aumentará al 16,5% en el año 2003 para fijarse en un 17% a contar del 1° de enero del año 2004. Opera sobre la base de utilidades percibidas o devengadas en el caso de empresas que tributan de acuerdo a la renta efectiva. La excepción la constituyen los pequeños contribuyentes de los sectores agrícola, minero y transporte, que tributan en base a renta presunta.

Con el objeto de evitar la doble tributación y considerando que todas las empresas son, en última instancia, de personas naturales, este Impuesto de Primera Categoría constituye un crédito para el impuesto personal que tienen que pagar sus dueños. Las empresas del Estado deben pagar adicionalmente al Impuesto de Primera Categoría, un impuesto del 40% de sus utilidades.

Impuesto a las Ventas y Servicios (IVA): el Impuesto a las Ventas y Servicios es el principal impuesto al consumo y grava con una tasa única del 18% al valor agregado que se incorpora en cada etapa de la cadena de comercialización y distribución hasta que el bien es adquirido por el consumidor final. El impuesto tiene pocas exenciones, siendo la más relevante la que beneficia a las exportaciones.

Impuesto Específico que se aplica en la Importación de Vehículos: en el caso de los vehículos cuyo valor aduanero exceda de US$ 16.361,97, se aplica una tasa de un 85% sobre el valor aduanero que exceda de este monto (esta cifra se actualiza anualmente de acuerdo con la variación experimentada por el Indice Oficial de Precios al por mayor de los Estados Unidos).

Están exentos de este impuesto los vehículos dedicados al transporte de pasajeros con más de quince asientos; camiones y camionetas con capacidad de carga superior a los 2.000 kilos, tractores, carretillas automóviles, vehículos casa-rodantes autopropulsados o para transporte fuera de carretera, coches celulares, ambulancias, coches mortuorios y blindados para el transporte.

Impuestos a los Combustibles: la Ley establece un gravamen a la primera venta o importación de gasolina automotriz y de petróleo diesel. Su base imponible está formada por la cantidad de combustible, expresada en metros cúbicos. La tasa del impuesto es de 1,5 Unidad Tributaria Mensual (UTM) por m3 para el petróleo diesel y a contar del 1° de enero del año 2001 subió de 5,2 UTM por m3 a 6 UTM por m3 para la gasolina automotriz. El valor de la UTM para el año 2002 es de $ 28.524.

Ley establece un sistema de recuperación en la declaración mensual de IVA, del impuesto al petróleo diesel soportado en su adquisición, cuando no ha sido destinado a vehículos motorizados que transiten por calles, caminos y vías públicas en general.

Impuesto a los Actos Jurídicos (de Timbres y Estampillas): el Impuesto de Timbres y Estampillas grava los documentos que dan cuenta de una operación de crédito en dinero y su base imponible está formada por el monto numérico del capital indicado en cada documento. Existen tasas fijas y tasas variables pero el promedio ronda el 1,5% del monto.

Colombia

Fuente: www.dian.gov.co

Impuesto sobre la Renta y Complementarios: la actividad de transporte de cargas y pasajeros es gravada con este impuesto federal pero tiene un tratamiento especial que consiste en la aplicación de una retención en la fuente equivalente al 1% del valor facturado.

Impuesto a las Ventas (equivalente al IVA): se encuentran exentos del pago del impuesto el servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo. El transporte carretero de pasajeros y cargas es en Colombia un servicio público por lo que se encuentra exento del pago del impuesto. El resto de las actividades tiene una tasa general del 16% aunque existen muchos bienes no gravados con el impuesto.

Impuesto de Timbre: la actividad de transporte como servicio público se encuentra exenta del pago del impuesto. Las actividades gravadas tienen una tasa del 1,5%.

Gravamen a los Movimientos Financieros: grava la realización de las transacciones financieras, mediante las cuales se disponga de recursos depositados en cuentas corrientes o de ahorros, así como en cuentas de depósito en el Banco de la República, y los giros de cheques de gerencia, con una tarifa del 3 º/oo.

Impuestos municipales

- **Impuesto de Industria y comercio**: se trata de un impuesto municipal que grava, por el valor bruto facturado, a las actividades productivas, entre ellas la actividad de servicios de transporte carretero de cargas, originadas en el ámbito del municipio. En general, las cooperativas de transporte se encuentran exentas del pago de este tributo. La alícuota del impuesto se sitúa en el orden del 5 o/oo al 8 o/oo. Al monto a tributar se lo multiplicará por una tasa del orden del 15% en concepto del impuesto. En general, cualquier empresa de transporte público que haga uso de la infraestructura de un municipio, es gravada con un descuento aproximado del 50% en relación con el transporte privado.
- **Impuesto Predial Unificado**: grava la propiedad de los inmuebles sobre el valor fiscal que se establezca con tasas que se ubican en el orden del 10 º/oo.
- **Impuesto sobre la Propiedad de los Vehículos Automotores**: grava la propiedad de los vehículos automotores en base a la valuación fiscal de los mismos y cuya alícuota se sitúa, para los vehículos de transporte público, en el orden del 0,5%.

Ecuador

Fuente: www.sri.gov.ec

Impuesto al Valor Agregado (IVA): el IVA grava al valor de la transferencia de dominio o la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, y al valor de los servicios prestados. La actividad de transporte, en tanto servicio público, se encuentra exenta del pago de este tributo, de la misma forma que las exportaciones. La tasa general del impuesto es del 12%, existiendo excepciones a tasas menores o aún nulas.

Impuesto a la Renta: grava, con una tasa del 25%, la totalidad de los ingresos ordinarios y extraordinarios sujetos del impuesto menos las devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones, imputables a tales ingresos. Para las empresas de transporte, la recaudación del Impuesto a la Renta se efectúa mediante una retención en la fuente del 1% sobre el valor total facturado.

Impuesto a los Vehículos Motorizados: grava a la propiedad de vehículos motorizados destinados al transporte terrestre de personas y/o carga, tanto de uso particular como de servicio público. La base imponible del tributo, es el avalúo de los vehículos que consten en la base de datos elaborada por el Servicio de Rentas Internas del Ecuador. Los vehículos de servicio público tienen un descuento del 80% en la alícuota y los choferes profesionales propietarios de un solo vehículo se encuentran exentos de su pago.

Impuesto a la Circulación de Capitales: grava con una tarifa del 0,8% el valor de todas las operaciones en el Sistema Financiero Nacional.

Paraguay

Fuente: www.hacienda.gov.py/sset/

Impuesto al Valor Agregado (IVA): se aplica sobre la enajenación de bienes nacionales; la prestación de servicios, excluidos los de carácter personal que se presten en relación de dependencia; con excepción de los servicios profesionales y la importación de bienes. La alícuota general del impuesto es del 10%. Las exportaciones de bienes y servicios se encuentran exentas del pago del impuesto.

Impuesto a la Renta de Actividades Comerciales, Industriales o de Servicios: grava las rentas que provengan de la realización de actividades comerciales, industriales o de servicios que no sean de carácter personal. Los sujetos del impuesto son las empresas unipersonales, las sociedades con o sin personería jurídica, las asociaciones, las corporaciones y las demás entidades privadas de cualquier naturaleza, las empresas públicas, entes autárquicos, entidades descentralizadas y sociedades de economía mixta y las personas domiciliadas o entidades constituidas en el exterior y sus sucursales, agencias o establecimientos en el país.

La tasa a aplicar sobre la renta neta es del 30% para las empresas nacionales y del 35% para las empresas extranjeras.

Impuesto a los Actos y Documentos: grava los actos vinculados a intermediación financiera.

Impuesto Selectivo al Consumo: grava la primera enajenación cuando sean de producción nacional, así como la importación de los siguientes bienes: cigarrillos en general y cigarros de cualquier clase; tabaco negro o rubio elaborado, picado o en otra forma, excepto en hoja; agua mineral y bebidas gaseosas sin alcohol y en general bebidas no especificadas con un máximo de 2% de alcohol; cervezas y jugos de frutas, en general; sidras, vinos en general y productos de licorería; whisky y champagne, en general; alcoholes en sus distintas formas y **combustibles derivados**

del petróleo. En el caso del gas oil, la tasa a aplicar es del 5,5% sobre el precio del combustible antes de impuestos.

Perú

Fuente: www.aduanet.gob.pe

Impuesto General de Ventas (IGV): grava, con una alícuota del 18%, la venta en el país de bienes muebles y de servicios prestados, ubicados en el territorio nacional, que se realice en cualquiera de las etapas del ciclo de producción y distribución. El impuesto a pagar se determina mensualmente deduciendo del impuesto bruto de cada período el crédito fiscal correspondiente, salvo los casos de la utilización de servicios en el país prestados por sujetos no domiciliados y de la importación de bienes, en los cuales el Impuesto a pagar es el Impuesto Bruto. Se encuentran exceptuadas del IGV tanto las exportaciones como los servicios públicos de transporte, entre los que se encuentra el transporte carretero de cargas.

Impuesto a la renta: grava con una tasa del 30% la renta neta de las empresas.

Impuestos a los Activos Fijos: establece una tasa del 1,25% sobre el valor de libros de los activos fijos

Uruguay

Fuente: www.dgi.gub.uy/normativa/index.htm

Impuesto al Valor Agregado (IVA): el IVA grava la circulación interna de bienes, la prestación de servicios dentro del territorio nacional y la introducción de bienes al país, deduciendo el impuesto pagado en las compras de bienes y servicios adquiridos por el sujeto pasivo.

En los casos de exportaciones podrá deducirse el impuesto correspondiente a los bienes y servicios que integren directa o indirectamente el costo del producto exportado; si por este concepto resultare un crédito a favor del exportador, éste será devuelto o imputado al pago de otros impuestos o aportes previsionales, en la forma que determine el Poder Ejecutivo, el que queda facultado para adoptar otros procedimientos para el cómputo de dicho crédito. Las empresas de transporte terrestre de cargas, no tendrán en cuenta la prestación de servicios realizada fuera del país a los efectos de proporcionar el impuesto incluido en sus compras de bienes y servicios.

La norma fija una tasa básica del 23% y una mínima del 14%, facultándose al Poder Ejecutivo a reducir las tasas del tributo. La tasa mínima del IVA se estipula para una serie de bienes y servicios especificados en la ley, relacionados en su mayoría con la canasta de bienes de primera necesidad.

Impuesto a las Rentas de Industria y Comercio: es un impuesto anual sobre las rentas netas de fuente uruguaya derivadas de actividades industriales, comerciales y similares de cualquier naturaleza. La tasa máxima del impuesto es del 30%. El Poder Ejecutivo fija la tasa aplicable, el que queda facultado para modificarla respetando la tasa máxima.

Impuesto Específico Interno: grava la primera enajenación, a cualquier título, de los bienes que la normativa enumera con la tasa que fije el Poder Ejecutivo. Entre los bienes sujetos de la tributación de este impuesto se encuentran la energía eléctrica con una tasa del 10%. En caso que el Poder Ejecutivo fije en cero la tasa que grava la energía eléctrica, el suministro de la misma quedará gravado por el Impuesto al Valor Agregado a la tasa básica del 14%; vehículos automotores pesados de transporte de

carga con una tasa del 10%; lubricantes y grasas lubricantes con una tasa de 35%; gas oil (diesel) cuyo impuesto es una suma fijada en pesos uruguayos por litro.

Impuesto al Patrimonio: es un impuesto anual que recae sobre el patrimonio de los sujetos pasivos del Impuesto a las Rentas de la Industria y Comercio (IRIC), entre otros. El patrimonio se determina por la diferencia de activo y pasivo al cierre del ejercicio fiscal, aplicándole los ajustes correspondientes. La tasa a aplicar se determina según la naturaleza y la actividad del sujeto económico. En el caso de los emprendimientos industriales y la de servicios de transporte carretero, la tasa es del 1,5% por el patrimonio afectado directamente a obtener rentas comprendidas en el Impuesto a las Rentas de la Industria y Comercio, Impuesto a las Rentas Agropecuarias o Impuesto a la Enajenación de Bienes Agropecuarios y del 2%, por el resto del patrimonio.

Impuesto de Control de las Sociedades Anónimas: las sociedades anónimas están gravadas con un impuesto de control, el que se aplica en ocasión de su constitución y al cierre de cada ejercicio fiscal. La base imponible está constituida por el monto de capital contractual mínimo vigente para las sociedades anónimas al momento del acaecimiento de los hechos que generan el pago del impuesto. Las tasas aplicables son del 1,5% para la constitución de la sociedad y del 0,75% para cada cierre del ejercicio.

El impuesto correspondiente al cierre del ejercicio fiscal podrá imputarse al Impuesto al Patrimonio de dicho período. Si resultara un excedente por tal concepto, el mismo no dará derecho a devolución.

Venezuela

Fuente: www.seniat.gov.ve

Impuesto al Valor Agregado (IVA): el gravamen recae en todas las fases de los ciclos de producción y distribución e impone en forma generalizada a las prestaciones de servicios con una alícuota cuyo máximo es del 16,5% y su mínimo del 8%. Se encuentran exentos del pago del impuesto varios bienes de primera necesidad así como el servicio de transporte terrestre. Las exportaciones de bienes y servicios se encuentran exceptuadas del pago del impuesto; su recupero está establecido en un plazo máximo de 60 días corridos a partir de la fecha de presentación de la documentación.

Impuesto sobre la Renta: grava las ganancias de las personas naturales (o físicas) y jurídicas con tasas que abarcan desde un mínimo de 6% para las personas naturales (o físicas) y del 15% para las personas jurídicas, hasta una tasa máxima del 34%.

Impuesto a las Ventas: grava con una tasa del 15,5% el valor facturado por las actividades productivas.

Impuesto sobre los Activos Empresariales: lo deben pagar todas las personas jurídicas sujetos del impuesto sobre la renta y grava el valor de los activos tangibles o intangibles de su propiedad y que durante el ejercicio anual tributario correspondiente a dicho impuesto estén incorporados a la producción de enriquecimientos provenientes de actividades comerciales, industriales o de explotación de minas e hidrocarburos y actividades conexas. La tasa es del 1% aplicable al valor medio de los activos correspondientes al ejercicio fiscal. Se encuentran exceptuados del impuesto tanto el período preparativo de la operación como los dos primeros años de ejercicio de la

actividad. El pago del Impuesto sobre la Renta puede ser deducido en el pago de este impuesto.

Aspectos del Régimen Laboral

Uno de los costos relevantes de la actividad de transporte carretero para una empresa que contrata personal en relación de dependencia, lo constituye la nómina salarial. En el transporte internacional, si bien se evidencia una notoria disminución de la participación relativa de la masa salarial, su participación en la conformación de los costos totales de explotación continúa siendo importante[43].

Los diferentes países cuentan con convenios colectivos de trabajo para la actividad, fijando niveles y condiciones de trabajo, lo que conjuntamente con los impuestos que gravan al trabajo y que se encuentran a cargo del empleador, definen el nivel mínimo de costo salarial que debe afrontar una empresa por la producción de servicios de transporte carretero de cargas en materia de costos laborales. A partir de allí, los costos efectivos de la mano de obra pueden incrementarse en función de las pautas que cada empresa establezca: incentivos, premios, política de horas extras, etc.

Las empresas de cada país deben contratar de acuerdo a las legislaciones vigentes en cada uno de los mismos y por ende, las diferencias que se encuentren en las distintas legislaciones y convenios, determinan la existencia, o no, de diferenciales salariales entre las empresas de los diferentes países que atienden a un mismo mercado. Nuevamente, como en los otros aspectos tratados en el presente capítulo, dado que el precio de venta de los servicios de transporte internacional carretero es un dato único para cualquiera de los que compiten en el mismo, los mayores o menores niveles de salario, determinan mayores o menores márgenes de rentabilidad.

Desde principios de la década del '90, el transporte internacional de cargas por carretera se ha desarrollado en un mercado desregulado, libre de cupos y de reservas de mercado de todo tipo. En ese sentido, no hay que perder de vista dos aspectos centrales en el análisis que lleva a la formación de los costos laborales.

En primer lugar, que los precios internacionales de venta de los servicios de transporte se forman en el mercado regional específico y no son función de los precios internos de un país en particular, aunque éstos puedan influir en el mediano plazo. Por lo tanto, como los ingresos de la actividad no se fijan en el mercado interno, el nivel real del tipo de cambio es la variable central a la hora de determinar la relación nómina salarial /ingresos y, de manera más general, la relación costos / ingresos, considerando que son pocos los costos del sector atados directamente al tipo de cambio. De allí que, en este capítulo, la evolución del tipo de cambio real fue una de las variables seleccionadas para analizar el grado de competitividad de las empresas.

En segundo lugar, que las condiciones laborales y los niveles salariales efectivos que perciben los trabajadores de las empresas que compiten en un mismo mercado internacional, intentan situarse en el nivel de los del país donde los salarios sean menores expresados en la misma moneda del precio de venta de los servicios. Más allá de que este objetivo se pueda cumplir (y la práctica indica que en muchos casos ello nunca ocurre), el menor peso relativo de la nómina salarial de esta actividad de un país marca la dirección general de los salarios de la actividad en el mercado internacional.

[43] El incumplimiento de los convenios colectivos y el incumplimiento de la normativa aplicables explican una parte importante de esta menor participación.

Es por esta razón que es factible encontrar que las contrataciones de los trabajadores cumplen parcialmente la normativa establecida en cada país y el nivel y condiciones laborales efectivos acordado entre empleadores y empleados tiene más en cuenta la relación costos / ingresos que los convenios establecidos para la actividad y la escasez relativa de la calificación laboral que se esté demandando.

De todas formas, más allá de su cumplimiento, la norma vigente fija ciertas condiciones que no pueden soslayarse porque, de verificarse el incumplimiento, éste se relacionará de manera más cercana con los niveles de remuneración por el trabajo y no con otras condiciones de trabajo fijadas en la legislación. Por ejemplo, un juicio laboral sigue los lineamientos de lo fijado en las normas y lo mismo ocurre con los descansos por vacaciones que le corresponden a cada empleado. Por último, es de esperar que los convenios colectivos y los tributos que gravan la contratación de mano de obra respondan, aún con cierto retraso, a la real situación de los sectores económicos, por lo que su consideración no debe desdeñarse.

En este apartado se analizan las políticas laborales de los países de la región con base en la información que se detalla en el trabajo de ALADI, de mayo de 2002, "Sobrecostos en el transporte carretero internacional de los países miembros de la ALADI. Diagnóstico y recomendaciones el caso de los operadores y la sociedad", que cubre aspectos generales de las condiciones de los mercados laborales de los países de Sudamérica, lo que tiene validez para el transporte como actividad comercial. En el mismo trabajo se informa el nivel de los salarios mínimos de las diferentes economías, con la aclaración que los salarios de convenio pueden ser superiores. Si bien el trabajo fue publicado en el año 2002, la información corresponde a 1999, por lo que algunos tributos y sus alícuotas pueden haber sufrido modificaciones[44]. De todas formas, se sigue el informe de ALADI al no poder acceder a fuentes alternativas donde obtener información actualizada y homogénea para la totalidad de los países.

En lo que tiene que ver con los salarios mínimos, para este informe los mismos se han actualizado debido a que, entre otras cosas, el presente año 2002 ha sido testigo de fuertes devaluaciones en algunos países de la región, especialmente Argentina, Brasil y Uruguay.

Argentina

- La jornada laboral, para empleados mayores de 18 años, es de 8 horas diarias con un máximo de 192 horas mensuales. Las horas que superen ese máximo deben ser remuneradas al 50% o al 100%, según se trate de días hábiles o feriados.
- Vacaciones: con una antigüedad de hasta 5 años, los trabajadores tienen derecho a 2 semanas de vacaciones; con una antigüedad de entre 5 y 10 años, las vacaciones se incrementan a 3 semanas, de 10 a 20 años, a 4 semanas y con más de 20 años de antigüedad, a 5 semanas.
- La ley establece una licencia por maternidad para las madres, de 45 días antes y 45 días posteriores al parto. El salario durante estos 90 días es pagado por el Fondo de Asignaciones Familiares (no por la empresa) y se efectúa libre de todo tipo de descuentos sobre el mismo.
- Los accidentes de trabajo están cubiertos por licencias por las Aseguradoras de Riesgo de Trabajo y equivalen a 3 meses, si la antigüedad en el empleo es menor a 5 años y a 6 meses si la antigüedad es mayor. En caso de que el trabajador

[44] De hecho, en el año 2001, Argentina eliminó los descuentos zonales a los tributos de la Seguridad Social aunque compensó estos descuentos permitiendo que los mismos puedan computarse como crédito fiscal en el Impuesto al Valor Agregado.

tuviera cargas de familia, la licencia por accidente se extiende a 6 y 12 meses, respectivamente.

- El salario mínimo de Argentina es de pesos 200, lo que equivale a unos u$s 62[45], aunque para los empleados comprendidos en Convenios Colectivos de Trabajo las remuneraciones suelen ser mayores. El salario medio de la industria se encuentra en el orden de los u$s 220. Adicionalmente al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo un salario mensual más, dividido en dos cuotas: la primera en el mes de junio y la segunda en el mes de diciembre.
- Las indemnizaciones por despido, si no hubiera causa justificada, no pueden ser menores a 2 sueldos.
- Las contribuciones a cargo del empleado se ubican entre el 11% y el 17%, según se trate de empleados que aporten al régimen previsional de capitalización o al sistema estatal de reparto.
- Contribuciones a cargo del empleador: se ubican entre el 23% y el 27%, según la rama de actividad de que se trate y el convenio laboral vigente.
- En el régimen de trabajadores autónomos, la ley entiende que se conjugan la figura del empleado y del empleador, por lo que las contribuciones son de 32% sobre los ingresos del mismo.

Bolivia

- Carga horaria: la jornada laboral para varones mayores de 18 años no debe exceder 8 horas diarias 48 semanales. Si el trabajo fuera nocturno, las horas trabajadas deben ser 7. Para mujeres mayores de 18 años, la carga horaria laboral semanal es de 40 horas diurnas. Las horas extraordinarias y los feriados se pagan al 100%.
- Licencia por vacaciones: 15 días hábiles para una antigüedad de entre1 y 4 años; 20 días para una antigüedad de entre 5 y 10 años y 30 días para más de 10 años de antigüedad.
- Licencia por maternidad: la ley establece una licencia de 30 días antes y 30 días posteriores al parto. En caso de enfermedad por el parto, la licencia se alarga.
- Licencia por enfermedad: los primeros 3 días de enfermedad se encuentran a cargo del empleador. A partir del tercer día, la Caja de Salud se hace cargo del 75% del salario, hasta 120 días. Luego, la empresa continúa pagando los beneficios sociales.
- Salario mínimo: u$s 50 aunque los ingresos del personal de convenio y de los transportistas internacionales son superiores. En forma adicional al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo un salario mensual más.
- Primas: Según la Ley General del Trabajo, las empresas que obtengan beneficios al término del año, deberán abonar a sus empleados el equivalente al salario de un mes.
- Indemnización por despido: el despido sin causa justificada da derecho a una indemnización de un sueldo mensual por cada año trabajado más el pago del desahucio que tiene un equivalente de 3 sueldos.
- Contribuciones a cargo del trabajador: 13,5%
- Contribuciones a cargo del empleador: se fusiona al sueldo con un mínimo de 10%.

[45] Al tipo de cambio vigente en febrero de 2003: u$s 1 = $ 3,2

Brasil

- Carga horaria: la ley prevé una carga máxima de 8 horas diarias, 44 semanales o 220 mensuales. Las horas trabajadas excedentes se deben abonar con un aumento mínimo del 50%.
- Licencia por vacaciones: después del primer año de trabajo la licencia por vacaciones es de 30 días si el trabajador tuvo un ausentismo menor a 6 días en el año; de 24 días si el ausentismo se ubicó entre 6 y 14 días; de 18 días si el ausentismo fue de entre 15 y 23 días y de 12 días de licencia por vacaciones si tuvo ausencias de 24 a 32 días en el año.
- Licencia por maternidad: a la mujer embarazada le corresponde 120 días de licencia a partir del momento en que se confirma el embarazo y hasta 5 meses posteriores al parto.
- Licencia por enfermedad: durante los primeros 15 días de enfermedad se paga el sueldo integral y luego el empleado recibe el "auxilio-enfermedad" directamente de Previsión Social. Si la enfermedad fuera por causas laborales, se la equipara a un accidente de trabajo y se le paga, a partir del día 16, un "auxilio-enfermedad accidentario". Al retorno al trabajo el empleado tiene 12 meses de estabilidad laboral.
- Salario mínimo: u$s 55 aunque los ingresos del personal de convenio y de los transportistas internacionales son mayores. En forma adicional al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo un salario mensual más.
- Indemnizaciones por despido: si la antigüedad del empleado es mayor a 1 año de trabajo, además de las deudas por vacaciones, aguinaldo y salario del mes en que fue despedido, el trabajador tiene derecho a un mes de preaviso, al Fondo de Garantía que resulta del depósito del 8% sobre el sueldo que hiciera mensualmente el empleador, más un 40% sobre ese monto, también a cargo del empleador.
- Contribuciones a cargo del trabajador: entre 7,5% y 11%.
- Contribuciones a cargo del empleador: 38%. Las cargas sociales directas o indirectas, incluyendo las cargas laborales y previsionales, pueden llegar a un máximo de 100% del salario.

Chile

- Carga horaria: no puede exceder de 48 horas laborales por semana y no se pueden distribuir en menos de 5 días ni en más de 6 días. En ningún caso la jornada ordinaria puede exceder las 10 horas por día.
- Licencia por vacaciones: a partir de un antigüedad de 1 año, al trabajador le corresponden 15 días hábiles de vacaciones. Con más de 10 años de aportes, el empleado tiene derecho a un día adicional de vacaciones por cada 3 años trabajados a contados a partir del décimo año.
- Licencia por maternidad: a la mujer embarazada le corresponden 6 semanas de licencia antes del parto y 12 semanas con posterioridad a éste. Durante el embarazo y hasta 1 año después de la licencia por maternidad la trabajadora está sujeta a fuero laboral.
- Licencia por enfermedad: hasta el tercer día de enfermedad, el empleador se hace cargo de las remuneraciones del trabajador; si la licencia es de hasta 11 días, la institución de salud se hace cargo del salario del empleado y el empleador no está obligado a pagar los tres primeros días. Por licencias superiores a 11 días, las instituciones de salud deben abonar el 100% de las remuneraciones de los días no trabajados.

- Salario mínimo: en la actualidad el salario mínimo es de u$s 160 aunque los ingresos del personal de convenio y de los transportistas internacionales son mayores. En este último caso, los conductores pueden tener ingresos establecidos en proporción al flete cobrado por las empresas transportistas. En Chile no existe el pago del sueldo anual complementario (aguinaldo).
- Indemnización por despido: si no hubiera acuerdo entre las partes, la indemnización por despido que le corresponde al trabajador es el equivalente a 30 días de la última remuneración mensual por cada año trabajado y fracción superior a 6 meses.
- Contribuciones a cargo del trabajador: 20%.
- Contribuciones a cargo del empleador: 0,9% para seguros de accidentes de trabajo.

Colombia

- Carga horaria: se pacta entre las partes pero normalmente son de 8 horas diarias y 40 ó 48 horas semanales, según trabaje 5 ó 6 días a la semana.
- Licencia por vacaciones: Por regla general son de 15 días por año. Su aplicación a los trabajadores del transporte es relativa.
- Licencia por maternidad: a la mujer embarazada le corresponden 3 meses de licencia por maternidad.
- Licencia por enfermedad: s/d
- Salario mínimo: u$s 120 dólares por mes aunque los trabajadores de las empresas de transporte internacional se encuentran con remuneraciones superiores. En caso de trabajar en horario nocturno, el precio de cada hora trabajada se incrementa en 35%. Adicionalmente al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo, un salario mensual más, dividido en dos cuotas. En el sector transporte es usual pactar un salario fijo equivalente al mínimo y un adicional equivalente a un porcentaje del rendimiento del equipo, sin que esta porción repercuta sobre los aportes a la seguridad social
- Indemnización por despido: s/d
- Contribuciones a cargo del empleado: 4% en concepto de Seguridad Social.
- Contribuciones a cargo del empleador: 8% en concepto de Seguridad Social.

Paraguay

- Carga laboral horaria: para mayores de 18 años, la carga diaria de trabajo es de hasta 8 horas con un máximo de 48 horas semanales. El trabajo en días domingos exige el pago doble y un descanso compensatorio. Las horas extras diurnas se pagan al 50%. Las horas extras nocturnas y los días feriados se pagan al 100%.
- Licencia por vacaciones: al trabajador le corresponden 12 días de vacaciones por año si tiene una antigüedad de hasta 5 años; entre 5 y 10 años de antigüedad le corresponden 18 días de vacaciones; con más de 10 años de antigüedad, 30 días.
- Licencia por maternidad: a la mujer embarazada le corresponden 6 semanas de licencia operativa antes del parto y 6 semanas obligatorias después del parto. El salario durante esa licencia es abonado por el Instituto de Previsión Social.
- Licencia por enfermedad o accidente de trabajo: cada enfermedad o accidente que impida la prestación de los servicios conlleva la suspensión del contrato. Los primeros tres días se encuentran a cargo del empleador. El Instituto de Previsión Social paga un subsidio desde el cuarto día hasta un máximo de 52 semanas. Si la incapacidad fuera permanente, el Instituto de Previsión Social paga una pensión.

- Salario mínimo y aguinaldo: el salario mínimo obligatorio es de u$s 160. Adicionalmente al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo un salario mensual más.
- Indemnización por despido: con una antigüedad superior a los 10 años, el trabajador adquiere estabilidad laboral y requiere para su despido una comprobación de causa en un juicio. Por falta de preaviso se debe abonar una indemnización de 30 días de sueldo en caso de que la antigüedad sea menor a 1 año; 45 días de sueldo si la antigüedad es entre 1 y 5 años; 60 días de sueldo si la antigüedad es entre 5 y 10 años; 90 días de sueldo si la antigüedad es de más de 10 años. Además se debe indemnizar al trabajador con 15 salarios diarios por cada año de antigüedad o fracción superior a 6 meses.
- Contribuciones a cargo del empleado: 9% en concepto de Seguridad Social.
- Contribuciones a cargo del empleador: 16,5% en concepto de Seguridad Social y otros.

Perú

- Carga laboral horaria: la carga diaria de trabajo es de hasta 8 horas con un máximo de 48 horas semanales.
- Licencia por vacaciones: al trabajador le corresponden 30 días de vacaciones por año.
- Seguro de Vida: Cumplidos cuatro años en el trabajo, el empleado tiene derecho a un seguro de vida a cargo del empleador
- Licencia por enfermedad o accidente de trabajo: s/d
- Salario mínimo y aguinaldo: el salario mínimo obligatorio es de u$s 115. Adicionalmente al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo un salario mensual más pagadero en dos cuotas anuales. Las empresas privadas que generan rentas de tercera categoría deben distribuir entre sus empleados una parte de los beneficios.
- Indemnización por despido: no existe como tal. Sólo existe el retiro de fondos de reserva que es parte del sueldo que no ha sido cobrado por el trabajador y se ha ido acumulando.
- Contribuciones a cargo del empleado: Sistema Nacional de Pensiones: 13% de la remuneración; Sistema de Pensiones Privas: Cuenta Individual de Capitalización 8% de la remuneración asegurable, Prima de Seguro de Invalidez, Sobreviviencia y Gastos de Sepelio. importe es variable; Comisión Porcentual. Su importe es variable y se encuentra comprendida dentro del monto que aporta el asegurad
- Contribuciones a cargo del empleador: 9% seguridad Social, Seguro de riesgo complementario

Uruguay

- Carga laboral horaria: la carga diaria de trabajo es de hasta 8 horas con un máximo de 48 horas semanales, para la industria y 44 horas para el comercio.
- Licencia por vacaciones: al trabajador le corresponden 20 días de vacaciones por año si tiene una antigüedad de más de 1 año y hasta 5 años; a partir del quinto año le corresponde un día adicional de vacaciones anuales por cada 4 años trabajados.
- Licencia por maternidad: a la mujer embarazada le corresponden 6 semanas de licencia operativa antes del parto y 6 semanas obligatorias después del parto. El salario durante esa licencia es abonado por seguridad social. En caso de

enfermedad a consecuencia del parto, el subsidio puede extenderse por 6 meses más.

- Licencia por enfermedad: la licencia en caso de enfermedad común la seguridad social paga el 70% del salario a partir del cuarto día de enfermedad, sin obligación al empleador de pagar los tres primeros días. El subsidio por enfermedad cubre al trabajador por un plazo de hasta 2 años.
- Licencia por accidente de trabajo: desde el primer día el trabajador puede ampararse en el banco de Seguros del Estado quien le brinda asistencia médica y le da un subsidio equivalente a 2/3 partes del sueldo, mientras dure la incapacidad para trabajar. En caso de incapacidad permanente, el trabajador recibe un subsidio de por vida.
- Salario mínimo y aguinaldo: el salario mínimo obligatorio es de u$s 70. Adicionalmente al salario mensual del trabajador, cada empleador debe abonar anualmente, en concepto de aguinaldo, un salario mensual más, en dos cuotas anuales.
- Indemnización por despido: para los trabajadores mensualizados, la indemnización por despido es de 1 mes de sueldo por cada año de trabajo o fracción superior de 6 meses. Para los trabajadores jornalizados, la indemnización es de 25 jornales por cada año de antigüedad en que trabajaron 240 jornales o más. De no haber trabajado un mínimo anual de 240 jornales, se le pagan 2 jornales por cada 25 jornadas trabajadas, siendo la indemnización máxima 150 jornales.
- Contribuciones a cargo del empleado: entre 18% y 24% por jubilación y seguro de enfermedad.
- Contribuciones a cargo del empleador: 12,5% en concepto jubilación hasta un sueldo de unos u$s 1.500, 1% por seguro de enfermedad y 5% como impuesto a los sueldos. Para sueldos superiores a u$s 1.500 los empleadores no deben hacer aportes a la seguridad social.

Venezuela

- Carga laboral horaria: la carga diaria de trabajo es de hasta 8 horas con un máximo de 44 horas semanales.
- Licencia por vacaciones: al trabajador le corresponden 15 días de vacaciones por año si tiene una antigüedad de más de 1 año. A partir del segundo año le corresponde un día adicional de vacaciones anuales por cada año trabajado hasta un máximo de 15 días hábiles.
- Licencia por maternidad: s/d
- Licencia por enfermedad: s/d
- Licencia por accidente de trabajo: s/d
- Salario mínimo y aguinaldo: el salario mínimo es de unos u$s 100 aunque los trabajadores sindicalizados perciben salarios mayores. Existe el retiro de fondos de reserva que es un aparte del sueldo no cobrada por el trabajador que es recuperada cuando éste cesa en el trabajo. Atención médica gratuita equivalente al 7,5% del sueldo, el 75% a cargo del empleador y el 25% restante a cargo del empleado.
- Indemnización por despido: si el trabajador es despedido entre los 3 y 6 meses de trabajo, le corresponde una indemnización de 15 días de salario; entre 6 meses y 1 año, 45 días de salario y más de 1 año, 60 días de salario.
- Contribuciones a cargo del empleado: 7,56% en concepto de seguridad social.
- Contribuciones a cargo del empleador: 22,9% en concepto de seguridad social.

Aspectos de la política cambiaria

A fin de describir la evolución de la política cambiaria en los países de la región, se construyó una serie trimestral de la evolución del tipo de cambio nominal, en cada uno de ellos, desde enero de 1998 a la fecha. Las series elaboradas, fueron luego deflactadas utilizando – en ausencia de un índice de costos específico para la actividad – por el Índice de precios mayoristas nivel general y finalmente se elaboró un índice de evolución del tipo de cambio real tomando como base 100 el mes de enero de 1998. El detalle particular de los resultados obtenidos para cada país puede verse en el Anexo Transporte Carretero.

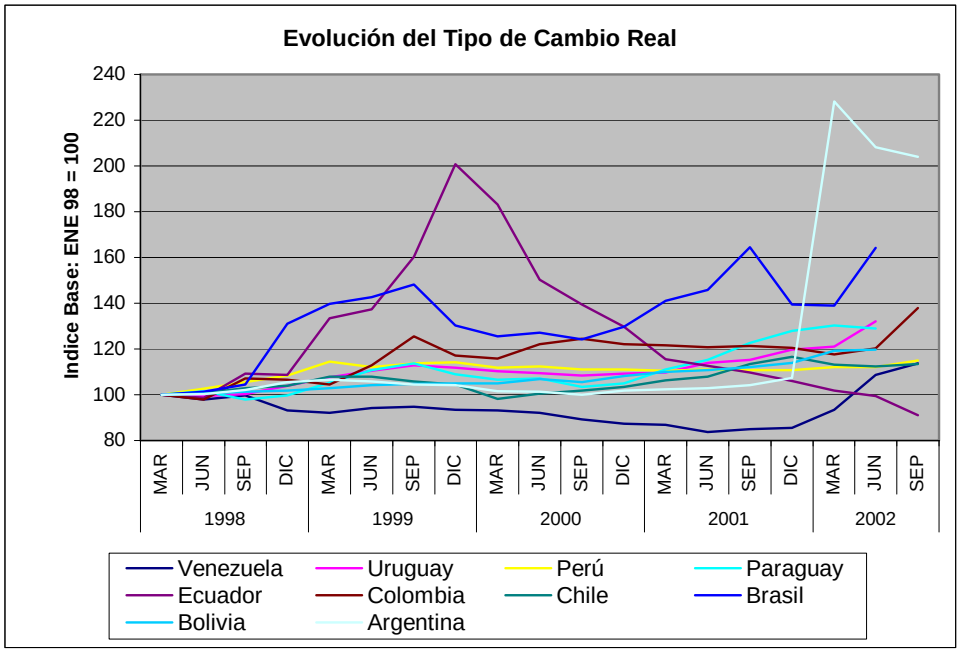
La adopción de la fecha de inicio de la serie es arbitraria y hace abstracción de los equilibrios o desequilibrios relativos que pudieran verificarse a esa fecha entre los tipos de cambio de los distintos países. En lo que resulta de interés para este acápite, se intenta mostrar, para un período suficientemente extenso, la escasa convergencia de las políticas cambiarias de los países y vislumbrar a partir de las diferencias observadas el efecto sobre los precios de insumos o factores relevantes para la actividad y sobre el rendimiento de los fletes cobrados en el transporte internacional.

De acuerdo a la información suministrada por CEPAL, desde 1998 hasta 2001 la evolución de las remuneraciones reales de los países en la Región mostró un comportamiento moderado con incrementos del 5 al 10% en Bolivia, Chile y Colombia y bajas de similar magnitud en Brasil y Venezuela. Si bien el índice adoptado como deflactor del tipo de cambio nominal no es el adecuado para utilizar en la medida del salario real, en el mediano plazo, ambos índices tienden a igualarse por lo que puede afirmarse que los salarios medios de cada país evolucionaron en menor medida que el tipo de cambio local.

El incremento del tipo de cambio real, mejorará la competitividad relativa de los transportistas nacionales toda vez que el incremento nominal de la divisa no se traslade íntegramente al precio de los equipos insumos (en un caso extremo, en el mes de junio de 2002 en Argentina, el tipo de cambio e se ubicaba en torno de los $3.60 por dólar, mientras que el tipo de cambio utilizado para la compra de camiones era de $ 2.80) ni, como se señalara, a los salarios, mientras que los ingresos que, como se ha dicho el operador nacional es básicamente un tomador de precios, seguirán en valores similares, medidos en dólares, a los previos a la devaluación, salvo que los transportistas de una bandera fuercen los mismos a la baja, para obtener una mayor participación en el mercado.

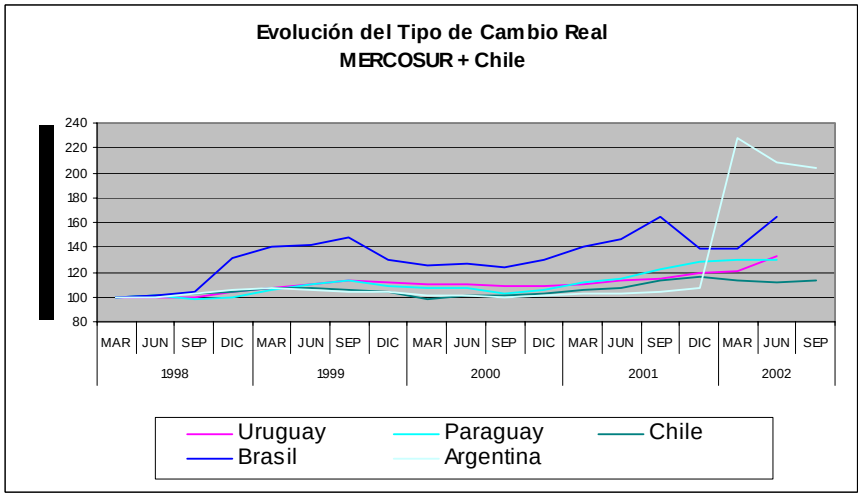
Esta realidad de precios de fletes inalterados se observa en la actualidad en los mercados bilaterales de Argentina con los restantes países de la región, donde a pesar de la abrupta variación del tipo de cambio experimentado por Argentina (y en menor medida Brasil y Uruguay) y el menor volumen de comercio internacional, los precios de los fletes se ubican en valores semejantes a los vigentes en 2001. Esta situación podría mantenerse durante el tiempo que demande la recomposición de la rentabilidad empresaria de las empresas argentinas, afectada, en el ámbito internacional, durante la vigencia del régimen de convertibilidad monetaria.

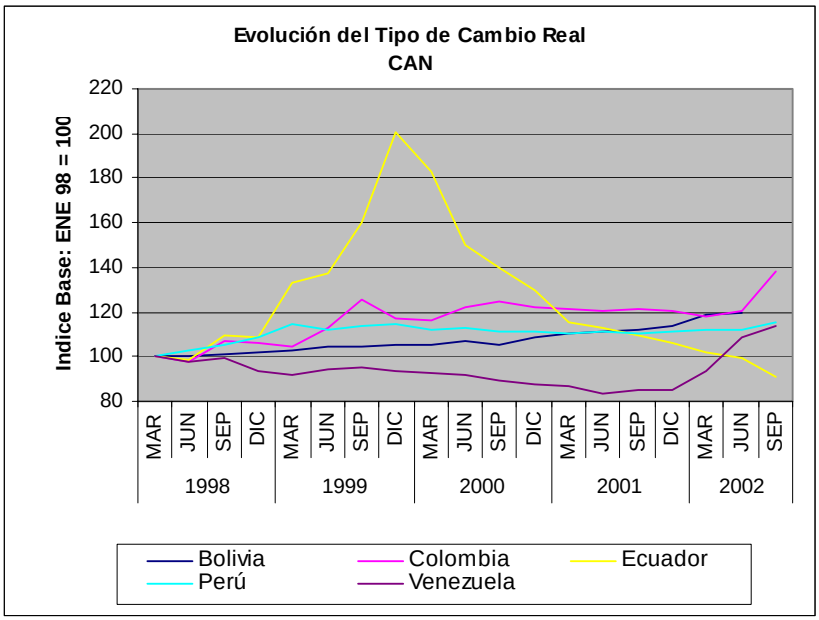
En los cuadros que siguen, se muestra la evolución del tipo de cambio real de los países de la región en el lapso enunciado. Para favorecer su lectura se presentan por separado los datos de los países que integran el MERCOSUR + Chile y por otro, los de los integrantes de la Comunidad Andina.



Como se observa, a excepción de Ecuador, el resto de los países, ha experimentado devaluaciones reales de su moneda entre los extremos del período analizado. Los casos más relevantes resultan los de Argentina y Brasil en donde los porcentajes de devaluación alcanzaron, en el lapso analizado, al 140% y 64% respectivamente. Colombia, Uruguay y Paraguay se ubicaron en guarismos que oscilan entre el 20 y 40% y Bolivia, Chile, Venezuela y Perú entre el 10 y 20%. Ecuador al adoptar el dólar como moneda nacional experimentó una creciente revalorización, concluyendo el período analizado con una tasa de – 9%.

El sendero de evolución muestra diferencias temporales significativas, particularmente en Brasil y Argentina, en el ámbito del MERCOSUR y Venezuela y Ecuador, en el de la CAN. Nótese que la evolución del tipo de cambio de Ecuador y Colombia ha sufrido una drástica reversión, por lo que es posible que a la fecha se hayan morigerado o eliminado **una parte** de los factores objetivos presentes en la medida de trasbordo coactivo impuesta en esa frontera por los transportistas colombianos.



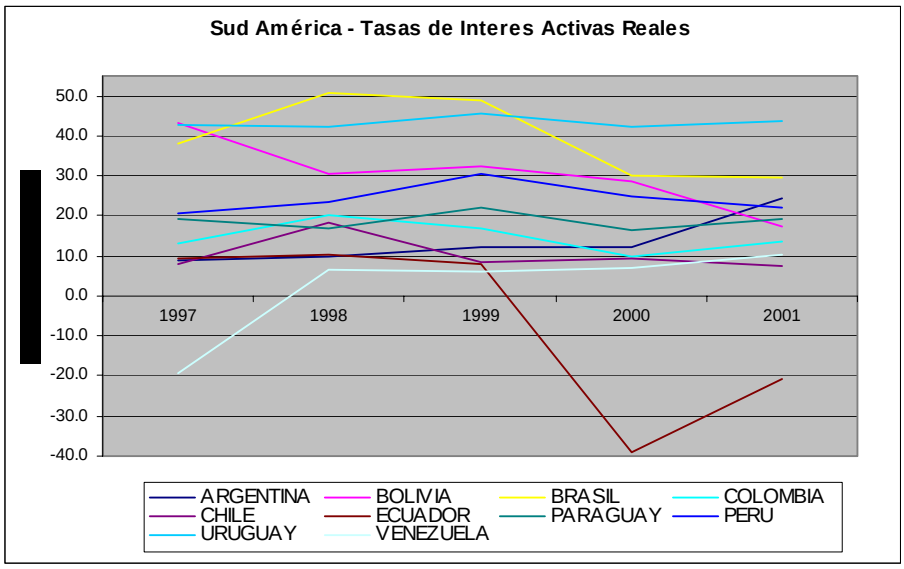


Aspectos del financiamiento

Otro aspecto de singular importancia a la hora de explicar el grado de competitividad de una bandera, radica en la posibilidad de los operadores de acceder a fuentes de financiamiento con tasas y plazos acordes con la vida útil del bien de capital y la rentabilidad empresaria.

Dicha tasa será función de las condiciones crediticias generales imperantes en el país y de la calificación de riesgo que presente sectorial y particularmente el deudor. Así, en un sector como el de transporte donde en general impera un tipo débil de estructura empresarial, las posibilidades de acceso al crédito se verán reducidas y las tasa pagadas tenderán a ser más elevadas que el promedio. El sector de transportistas que oferta en el mercado internacional es, en la mayoría de los países, más estructurado que el resto de los oferentes locales, lo que no obstante no invalida el comentario anterior, ya que las tasas de interés que afrontan en sus operaciones de crédito son superiores a las obtenidas por las empresas de primera línea.

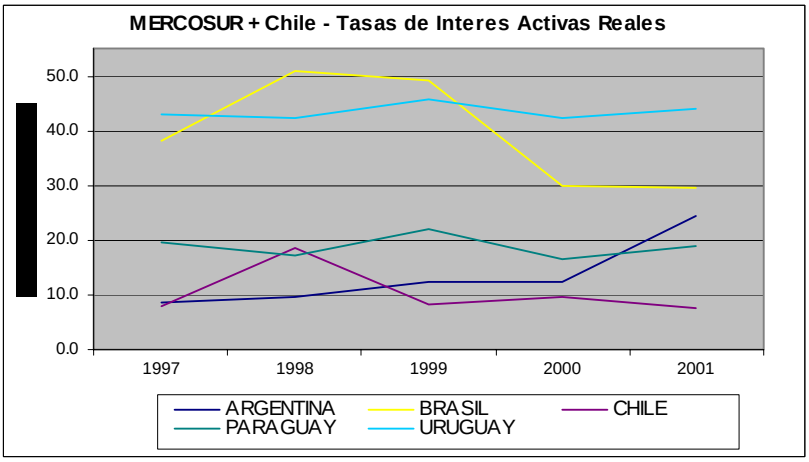
En los gráficos siguientes, se muestra la evolución de la tasa promedio de interés real para operaciones activas en instituciones bancarias y moneda local, expresadas como promedio anual, para los países de la región y para los que integran el MERCOSUR y Chile, por un lado, y los que integran la CAN, por el otro.

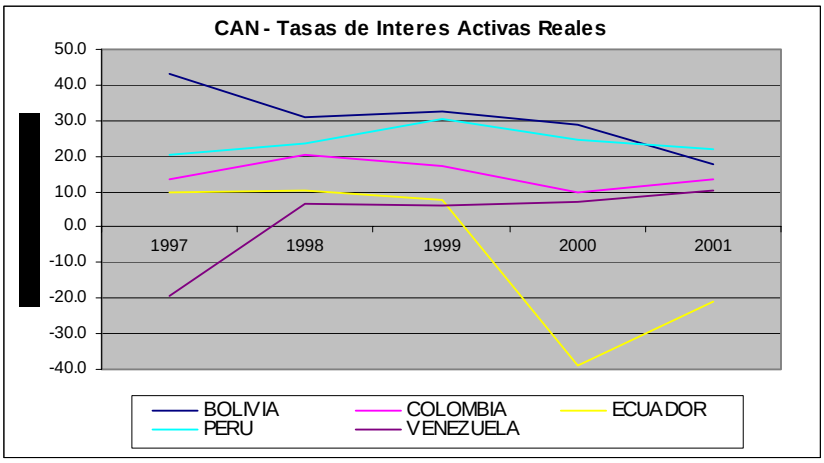


Salvo Ecuador, con tasas reales fuertemente negativas, y Chile, en el resto de los países se verifica la existencia de tasas fuertemente positivas y alejada de los niveles promedio de rentabilidad del sector.

Las tasas que se verifican en Uruguay son las más elevadas de la Región. Sorprende, asimismo las altas tasas que se informan para Brasil, toda vez que el sector de transporte internacional de dicho país cuenta con una flota que se ubica dentro de las más modernas de la región. Estas circunstancias, podrían estar explicadas por la existencia de fuentes de financiamiento comerciales o de bancas de desarrollo o la existencia de líneas de financiamiento en moneda extranjera a menores tasas (en Uruguay la tasa de interés para créditos en moneda extranjera oscila en el 12% anual).

En los países para los que se cuenta con información sobre tasas activas para préstamos en moneda extranjera, los niveles fluctúan entre el 10 y el 20% anual.





Aspectos referidos a la conformación empresaria, el tamaño de los mercados y la fortaleza institucional

Salvo excepciones, las empresas de transporte de la región que ofertan en el mercado de transporte internacional, no operan exclusivamente en ese ámbito. De las entrevistas mantenidas con empresarios del sector, sólo una empresa reunía estas características. En este contexto cobra importancia el tamaño y el grado de concurrencia que se verifica en el mercado doméstico y el margen de rentabilidad que se obtiene con el desarrollo comercial en el mismo.

El tamaño del mercado y el grado de concurrencia de operadores, determinarán la intensidad de uso de las unidades y los niveles relativos de precios, y por ende de beneficio, que tenderán a ser menores cuando se esté en presencia de mercados sobreofertados. En este aspecto, es dable señalar que los distintos países de la región no presentan grandes exigencias en materia de ingreso a la actividad[46] y que las características de producción artesanal que se presenta en muchos operadores torna posible la continuidad de éstos aunque sus ingresos se encuentren sistemáticamente por debajo de la totalidad de los costos de explotación.

Ello es posible a costa de postergar la renovación de las unidades y – como se mencionó – de incurrir en prácticas de elusión y evasión fiscal y previsional, o bien no realizando las necesarias coberturas de los riesgos. Institucionalmente, los bajos requisitos exigidos en materia de idoneidad profesional y patrimonial, características técnicas de las unidades exigidos y cierta tolerancia en materia de cumplimientos consagrados por la legislación vigente, convalidan esta tendencia.

Paralelamente, un incremento en la intensidad de uso de las unidades torna más eficiente la operación reduciendo los costos de operación unitarios. Una mayor rentabilidad en el mercado doméstico, permitirá – subsidios cruzados mediante – la participación y permanencia en los mercados internacionales, aunque los precios de los fletes no sean totalmente retributivos.

En los mercados internos de transporte de los países integrantes del MERCOSUR + Chile, la intensidad de uso de los vehículos no presenta diferencias tan significativas, aunque las particularidades geográficas y de tamaño de mercado faciliten una mayor

[46] La excepción la constituye Ecuador, que desde abril de 1999 suspendió la concesión de “Permisos de Operación" (Habilitación) debido a un exceso de oferta.

utilización en Brasil y, en menor medida, en Argentina. No obstante, el recorrido medio anual promedio se ubica en valores aceptables (80.000 a 120.000 kilómetros) en comparación con el verificado en países de mayor desarrollo general y del sector transporte en particular.

En lo que hace al tamaño medio de las empresas, adoptando como válida la distribución que presentan las empresas en sus habilitaciones bilaterales, Brasil muestra una notoria supremacía, triplicando el valor medio de las flotas disponibles en Paraguay, Argentina y Uruguay. Chile, por su parte, detenta el valor medio más pequeño – un décimo de Brasil -, denotando la marcada atomización de sus oferentes.

En el seno de la CAN, la utilización de los vehículos en los ámbitos locales, presenta marcadas diferencias, aún en un contexto general de baja utilización[47]. Bolivia, en virtud de la sobreoferta existente presenta una utilización media anual de sus unidades pesadas de sólo 30.000 kilómetros anuales, mientras que en Perú y Colombia dicho valor oscila en torno a los 60.000 kilómetros/año. Sólo Ecuador, con valores superiores a los 80.000 kilómetros/año, se ubica en un entorno de uso aceptable. No se disponen de datos para Venezuela, aunque el valor de costo de explotación obtenido sugiere una muy baja utilización de las unidades.

Estas diferencias sustantivas en materia de utilización de las flotas explican, en buena medida, los diferenciales de costos obtenidos para cada país por el estudio citado y el importante peso de los costos de estructura en los costos totales.

En el transporte internacional cobra cada vez más relevancia el grado de calidad en los servicios prestados, principalmente en lo que se refiere al transporte de productos con mayor valor agregado. En forma creciente, las empresas productoras de bienes, en muchos casos por las exigencias de los mercados de destino, cuentan certificaciones de calidad para sus procesos productivos y requieren de transportistas que estén en condiciones de satisfacer el cumplimiento de sus normas (equipamiento, nivel de integración, servicios, etc.).

Así, la fortaleza institucional del transporte en el mercado doméstico y la existencia de regulaciones indirectas orientadas al desenvolvimiento de mercados eficientes y competitivos, tanto más si la actividad internacional es sólo un complemento del transporte de cabotaje, brindará mejores condiciones de borde para la existencia de empresas más eficientes capaces de participar en forma creciente en el transporte internacional.

Precio de combustibles y derivados e insumos menores

Por lo general, se incluye a los diferenciales de precios domésticos de los combustibles, influidos en grado importante por las políticas fiscales de los estados, como una causal de asimetrías en el transporte internacional.

Si bien el tema reviste importancia a la hora de analizar el comportamiento del sector en cada uno de los países, pierde toda relevancia conceptual en el marco del transporte Internacional. En efecto, en cada vínculo bilateral, los transportistas de ambas banderas utilizarán el combustible, no de acuerdo a su precio de venta sino de las necesidades que el itinerario demande; por lo que los diferenciales de precios son soportados por los operadores de ambas banderas en la misma proporción. El pretender equipar al camión con tanques adicionales que eviten los mayores precios del combustible, conforma un hecho delictivo (contrabando) que, por otro lado, rara vez se verifican.

[47] Ver CAF: “Transporte sin Fronteras” – Universidad Politécnica de Valencia

Similar comentario vale para algunos insumos de la actividad, que por lo general son adquiridos por el transportista en el país que menores precios relativos tenga e incorporado inmediatamente al equipo, como por ejemplo: lubricantes, repuestos menores e incluso neumáticos.

Tratamiento de las asimetrías en el MERCOSUR

En la Reunión de Brasilia que tuvo lugar durante los días 13 y 14 de mayo de 1991, con la participación de las delegaciones de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay. Las cuatro delegaciones concordaron en que la tarea a realizarse en el Subgrupo de Trabajo Nº 5 debía estar orientada a profundizar la integración del transporte terrestre en los estados parte, teniendo como filosofía básica la liberación progresiva del sector, fundada en los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio, según se define en el Tratado de Asunción.

En tal sentido, manifestaron que el transporte debe ser entendido como un medio idóneo para atender a los objetivos fijados en el referido Tratado, lo que implicaba:

a) La libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, a través, entre otros, de la eliminación de derechos arancelarios y restricciones tarifarias a la circulación de las mercaderías o cualquier otra medida de efecto equivalente.
b) El establecimiento de una tarifa externa común y la adopción de una política comercial común, en relación a terceros estados, o agrupamiento de estados, y la coordinación de posiciones en foros económicos-comerciales regionales e internacionales.
c) La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados partes, en lo que se refiere al comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, arancelaria, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar adecuadas condiciones de concurrencia entre los estados partes.
d) El compromiso de los Estados Partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes, para lograr el fortalecimiento del proceso de integración.

Al cabo de casi diez años, en la XVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5, se evaluaron las actividades desarrolladas por dicho Subgrupo, concluyendo que el resultado objetivo de la misma si bien fue positivo, "...no exime de señalar aquellas tareas donde a pesar de los esfuerzos realizados, no fue posible alcanzar los resultados esperados".

Precisamente entre los temas que aún se encuentran en análisis, para el período 2000-2005, referidos al transporte por carretera, se encuentra el de atenuación de asimetrías vinculadas al transporte terrestre (identificación de asimetrías vinculadas directamente al transporte).

Con respecto a la cuestión vinculada a las asimetrías, cabe señalar que se trataron aquéllas que se vinculan directamente con la operatoria del sector transporte, así como también aquellas otras que se derivan de componentes externos ajenos al sector. En virtud de ello se elevaron las Recomendaciones MERCOSUR/SGTNº5/Rec. Nº 2/92 y MERCOSUR/SGTNº5/Rec. Nº 3/92, coincidiendo que la elevación de antecedentes y resúmenes era la culminación de una primera etapa de identificación de asimetrías, tema éste de fundamental importancia para la integración regional en materia de transporte.

En materia impositiva, las diferencias en las características de cada uno de los impuestos, tasas o montos imponibles, posibilidades de desgravación, transferencias, etc., impedían realizar, en su momento, una comparación de los mismos, y en consecuencia, de la presión tributaria que existe en el sector, ya que solamente resultaba posible apreciar en una primera aproximación la situación del sector en cada uno de los países frente a las distintas cargas impositivas y laborales.

Es entonces que, oportunamente, se solicitó al GRUPO MERCADO COMÚN que juntamente con la remisión de los antecedentes, estudios y conclusiones de los temas, se instruya a los SGT N° 10 y 11 para que cada uno de ellos los considere con celeridad y profundidad, a efectos de que la armonización de políticas tributarias y de aspectos laborales redunden, concretamente, en un claro beneficio al proceso de integración frente a todas aquellas actividades vinculadas con el transporte terrestre en la región.

Asimismo, se recopilaron las respectivas informaciones respecto de otras asimetrías, a saber: a) costos de los equipamientos de las empresas de transporte internacional, b) requisitos que deben cumplir en cada país las empresas nacionales y las empresas de otros países para adquirir aptitud jurídica que le permita desenvolverse en su actividad comercial y operar.

Paralelamente a ello, se analizaron las asimetrías propias provenientes del mismo sector transporte, vinculadas primordialmente a: a) inspección técnica de los vehículos; b) examen psicofísico del personal de conducción y formación profesional del mismo.

En tal sentido a través de la Resolución GMC N° 38/95 se aprobaron las pautas negociadoras Aprobar las Pautas Negociadoras de los Subgrupos de Trabajo, Reuniones Especializadas y Grupos ad-hoc que constan como Anexos y forman parte de la presente Resolución, incluyéndose entre las tareas prioritarias la referida a la atenuación de las asimetrías vinculadas al transporte terrestre, en lo que respecta a:

- Definición: identificación y eliminación de las asimetrías vinculadas directamente al transporte terrestre, cuya consideración y eventual solución dependa directamente de las autoridades del sector.
- Identificación de otras asimetrías para trasladar su consideración a los órganos competentes.
- Justificación: se fundamenta en la necesidad de identificar y eliminar aquellas condiciones que afectan con situaciones de desigualdad al transporte internacional terrestre, eliminando su influencia negativa.

Se señalaba como medios necesarios, la creación de una Comisión de Especialistas dentro del Subgrupo de Trabajo Nº 5, y se fijaba como plazo razonable para su realización, el de 18 meses.

Cabe destacar que en VII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 celebrada en Asunción (Paraguay) durante los días 5 y 6 de junio de 1997, a propuesta de la Delegación de Uruguay se realizó la sugerencia de gestionar la modificación del plazo fijado en la Resolución GMC N° 38/95, en el sentido de que la tarea fuese declarada de “consideración permanente”.

Ello se vio concretado a través de la Resolución GMC N° 58/97, en la que se dispuso –en función de la Recomendación Nº 3/97 del SGT Nº5 “Transporte e Infraestructura”-, considerar de tratamiento permanente por el mencionado subgrupo, la tarea de identificación de las asimetrías vinculadas al transporte internacional terrestre para ir eliminando progresivamente sus efectos negativos, en la competitividad de las empresas prestatarias del servicio, con fundamento en la necesidad de identificar aquellas

condiciones que inducen situaciones de desigualdad en las operaciones de transporte terrestre, y la la conveniencia de que este tema sea considerado de tratamiento continuo, para lograr el cumplimiento de la tarea oportunamente identificada.

En tal sentido, en las reuniones plenarias del subgrupo se consideró que dentro del marco fijado por la citada resolución, cabe tratar –además de los de los referidos a la a la armonización en materia de inspección técnica vehicular y al otorgamiento de licencias al personal de conducción—lo relativo a otros temas como ser el de la doble tributación[48] y otras asimetrías de carácter operativo, como ser el otorgamiento de permisos originarios y complementarios, procedimientos y plazos.

En lo relativo al régimen referido al otorgamiento de licencias para el personal de conducción, en la XXIV Reunión celebrada en Foz de Iguazú (Brasil) durante los días 25, 26 y 27 de septiembre de 2002 se recomendó que se adopte lo necesario para su elevación al Grupo Mercado Común.

En cuanto al tema de la inspección técnica vehicular cuya norma cabe señalar que por la Resolución GMC Nº 75/97, los vehículos de transporte de pasajeros y carga habilitados en los términos del A.T.I.T., deberán ser sometidos a una inspección técnica vehicular.

Pese a ello dicho tema siguió sin resolverse en cuanto a su aplicación, a lo que hay que agregar que en la actualidad la citada Resolución GMC Nº 75/97, fue derogada por la Resolución GMC N° 24/2002 (Artículo 10), por la que se aprueba el "Reglamento Técnico MERCOSUR para Identificación de Mandos de Palanca de Cambios Manual y Automática". Ello motivó que en la última reunión de Subgrupo, se señaló que la Coordinación del Subgrupo de Trabajo N° 3 realizaría la solicitud a la SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DEL MERCOSUR, en el sentido de que se dejara sin efecto dicha revocación, lo cual era recibía igual apoyo de los Coordinadores del Subgrupo de Trabajo N° 5.

Pautas operativas de las empresas en el transporte internacional

Introducción

Durante los últimos años han surgido nuevos conceptos, con sus procedimientos y técnicas correspondientes, que constituyen enfoques para gestionar los sistemas organizativos desde una perspectiva diferente a la tradicional. Pueden citarse entre ellos la logística, el control total de la calidad, el justo a tiempo, la gestión tecnológica, la administración por objetivos y el mercadeo.

En particular, la logística comercial internacional (LCI) puede ser definida como el conjunto de actividades que integran el proceso que media entre la producción de un bien o servicio y su disposición al consumidor, en un esquema de comercialización internacional. El principal objetivo de la LCI es alcanzar un adecuado nivel de servicio al cliente, con el menor costo total. En este sentido, la "regla" de la LCI es "disponer del producto adecuado, en la cantidad requerida, en el lugar acordado, y al menor costo total, para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional; justo a tiempo (JIT: *just in time*) y con calidad total (TQ: *total quality*)"[49].

[48] Los gobiernos de Argentina y de Paraguay celebraron un Convenio para evitar la Doble Imposición en Relación con el Transporte internacional Aéreo, Fluvial y Terrestre, suscripto en Buenos Aires el 25 de octubre de 1996. La Republica Argentina lo aprobó a través de la Ley N° 25.184.

[49] ALADI - Diagnóstico sobre la logística del comercio internacional y su incidencia en la competitividad de las exportaciones de los países miembros

La logística involucra la integración de una serie de componentes / actividades, tales como: adquisición de insumos, gestión de inventario, marcado y embalaje (*packaging*), manipuleo y almacenamiento, transporte y distribución; todo ello en un marco dinámico de manejo de información y planificación integral del proceso.

En el actual contexto internacional, la LCI adquiere un rol preponderante en el desarrollo de la competitividad de la producción comercializada. Desarrollar nuevas y más eficientes prácticas de logística se ha convertido en uno de los grandes desafíos del comercio nacional e internacional, tanto en el ámbito público como privado. Lo más destacable y novedoso de la logística se manifiesta en la combinación de las actividades tradicionales de la distribución física internacional en sus distintas etapas, con la aplicación de técnicas de integración estratégica.

El transporte es una de las principales funciones logísticas. Además de representar la mayor parte de los costos logísticos en la mayoría de las organizaciones (aproximadamente un 60%), tiene un papel fundamental en el desempeño de diversas dimensiones del Servicio al Cliente.

En este contexto, si bien los criterios mencionados no se encuentran masivamente incorporados en las firmas que operan en el comercio exterior de los países de la región, se advierte una paulatina tendencia a exigir en sus proveedores en general y a los de transporte en particular un nivel de calidad y confiabilidad en la prestación de los servicios que tornen factible el cumplimiento de la regla enunciada para la logística comercial internacional.

No es casual entonces que el nivel organizativo que muestran las empresas de transporte que operan en el ámbito internacional, sea superior a la media que se verifica en cada mercado doméstico.

En este sentido, la creciente exigencia impuesta por los dadores de carga, muchos de los cuales además deben satisfacer normas de calidad – que incluyen al transporte – para facilitar la exportación de sus productos, determina, para los transportistas, la necesidad de alcanzar estadios crecientes de idoneidad profesional y solvencia para no perder participación en los tráficos y negociar en condiciones más favorables contratos de transporte de mayor plazo y/o el fletes de los viajes, variable esta última que deja de ser determinante para la elección del transportista.

Asimismo, los requerimientos que se formulan a las empresas de transporte exceden los de la mera transportación y exigen de éstas una mayor participación en la cadena logística del comercio internacional. La exigencia de contar con sucursales en los países de destino, procurando un uso más eficiente de las flotas; la presencia de agentes de la transportadora en los pasos de frontera más utilizado por sus clientes, que aunque el tipo de despacho no lo requiera, se encuentran allí para subsanar cualquier dificultad que pueda presentarse; la intervención de las empresas como agente de transporte aduanero (e incluso de despachante de aduana); o, el constituirse como almacenadoras y distribuidoras de los productos comerciados y participando, a veces, en el embalaje de la mercadería.

No obstante lo mencionado, sólo un número aún pequeño de empresas – pero con creciente participación en los mercados – ha logrado el salto cualitativo de pasar de organizaciones de génesis familiar o cooperativas tradicionales a empresas estructuradas con niveles gerenciales y planta de personal con adecuado nivel de profesionalidad. En este sentido, el bajo nivel de exigencia previsto en la mayoría de los países de la región para acceder a los permisos de operación no ha generado la motivación necesaria para que el número de operadores más calificados sea mayor.

En consonancia con lo anterior, la difusión de tecnologías de información y comunicaciones[50] aplicables al transporte carretero es bastante escasa, no obstante las posibilidades que ofrecen en materia de: disminución de los costos de transporte por la mejor utilización de la flota; despachos más eficientes; seguridad del conductor y pasajeros; alertas, mantenimiento de distancia entre vehículos; seguridad contra robos; obtención de una guía de navegación; utilización mensajes digitales; cumplimiento del control del tiempo; construcción de rutas dinámicas; integridad de la carga; mejoramiento en el servicio al cliente; cumplimiento de las normas de seguridad y monitoreo del conductor.

Organización de los servicios y tiempos de viaje51

Las pautas operativas que utilizan las empresas de carga para desarrollar sus servicios, a simple vista, parecen razonables: asegurar la disponibilidad del camión y el conductor para efectuar la carga de la mercadería; iniciar el itinerario; cumplir con la normativa de tránsito aplicable; y, llegar a destino dentro de un intervalo de tiempo más o menos determinado.

No obstante, si asimilando este criterio pensáramos en realizar un viaje en ómnibus entre Buenos Aires y San Pablo cuya duración insumiera entre 4 y 5 días y donde la conducción del vehículo recayera en un sólo conductor a lo largo de los 2.400 kilómetros del itinerario, nos parecería no sólo completamente inadecuado, sino también peligroso. En la práctica esto no sucede y el viaje puede materializarse en aproximadamente 40 horas de marcha más algunas detenciones para descanso y alimentación de los pasajeros y conductores.

La hipotética pauta de prestación, inadmisible para el transporte de pasajeros, es no obstante la que se verifica en el transporte internacional de cargas por carretera, no ya por parte de un camión aislado, sino, siguiendo con el ejemplo de la combinación Buenos Aires - San Pablo, por el importante número de unidades que diariamente transitan por ese corredor y, en términos más generales, por los restantes corredores que soportan en comercio internacional carretero entre los países de la región.

Las empresas consultadas que operan habitualmente un mismo corredor, manifestaron tener tiempos de viajes pautados entre orígenes y destinos determinados y que dentro de esos tiempos, el conductor de la unidad tiene ciertos grados de libertad para organizar la consecución del que organiza la realización del viaje. En el corredor del ejemplo, el viaje en un sentido insume entre 4 a 5 días por lo que el equipo realiza en promedio tres viajes mensuales.

Salvo excepciones (una de las firmas entrevistadas informó sobre la utilización de doble conducción; en otros casos, como por ejemplo en Ecuador, la presencia de un acompañante no responde a criterios de conveniencia sino a problemas de seguridad.), las pautas operativas de las empresas del sector no contemplan la doble conducción o un sistema de postas como alternativa eficiente para la prestación de los servicios.

De esta forma, se advierte una marcada subutilización del bien de capital que no resulta aprovechado en la forma en que su tecnología lo permite, dando lugar a un incremento en el stock de unidades necesarias y, por ende, en los costos de la prestación.

---

[50] En el Anexo se brinda información referida a la tecnología de información y comunicaciones aplicables al transporte terrestre

[51] En este apartado se reproducen conceptos desarrollados por el mismo equipo de consultores en el trabajo "El comercio por modo carretero entre los países del Cono Sur" – BID – 2001

Bajo esta pauta, cada "día" de viaje del vehículo debe entenderse en realidad como el tiempo equivalente a la jornada de conducción, que se sitúa entre las 10 - 14 horas, por lo que el equipo registra por cada día de marcha un tiempo "evitable"[52] no inferior a las 10 horas.

Esta modalidad operativa impide que los tiempos de los viajes se reduzcan notablemente, aún con las restricciones que puedan existir en los pasos de frontera, y que se incrementen las condiciones de seguridad en lo referido al descanso y a las horas de conducción ininterrumpidas de los conductores, aspecto éste que no es objeto de control alguno por parte de las autoridades nacionales.

En las entrevistas realizadas, se trató de indagar los motivos de la selección de esta tipología de organización de los viajes, pero las respuestas obtenidas no resultaron muy satisfactorias. Se mencionaron, básicamente, la "dificultad de convivencia" entre los conductores, la baja demanda de transporte (y el consiguiente bajo nivel de los fletes para sostener la duplicación de la nómina salarial del personal de conducción) y lo innecesario de implementar la doble conducción o postas porque, que no valía la pena implementar doble conducción o postas porque, de cualquier forma, los tiempos se perdían, pierden luego, en la frontera.

El primero de los argumentos enfoca el tema desde un punto de vista más sociológico que operativo, mientras el segundo resulta inconsistente con el análisis económico.

Nos detendremos brevemente en analizar el tercero de ellos, ya que resume la idea de que buena parte de los obstáculos para el desarrollo eficiente del transporte internacional radica en las demoras excesivas que se verifican en los pasos de frontera para liberar los vehículos.

Esta idea que subyace en la respuesta resulta, en principio, contradictoria con la información provista por las mismas empresas – corroborada en la visita a los pasos de frontera y por la información disponible para los pasos más utilizado de la región - sobre los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en las distintas vinculaciones terrestres.

En efecto, si se cumplieran condiciones de borde tales que el vehículo arribe a la frontera a una hora temprana para iniciar los trámites, que el despachante de aduana actúe en forma eficiente, que no existan problemas con la documentación del camión y la mercadería y que el pago de los derechos y tributos se realizara en forma oportuna, la estadía del camión en frontera no demoraría en el pero de los casos, como se mostrará más adelante (en ausencia de trasbordo obligatorio de la carga), más de 12 horas.

Las condiciones aludidas, de acuerdo a lo verificado, son alcanzadas en mayor medida por aquellas empresas que muestran un mayor grado de profesionalidad en su estructura, las que por lo general prestan servicios a las empresas comerciales que mayor cuidado prestan a los aspectos de la logística comercial internacional.

A más de lo señalado, debe advertirse que los tiempos de conducción no son sustitutivos sino aditivos, por lo que puede concluirse que aunque los tiempos de demora en la frontera fuesen nulos, existiría una cantidad apreciable de tiempo "evitable" que podría reducirse con cambios en las prácticas operativas.

---

[52] A los fines de este apartado consideraremos tiempos "evitables" a aquellos lapsos que integran el tiempo total de un viaje y que podrían ser reducidos de mediar una mayor eficiencia en la realización de los controles, de existir una mayor disponibilidad de horarios de atención en las fronteras, de operarse cambios en las pautas operativas del modo carretero o, si fuese el caso, por el levantamiento de restricciones (estado, capacidad) en la red vial.

Otro aspecto que da cuenta de la modalidad operativa vigente y que fuera observado en las visitas a los pasos de frontera, es el arribo de los transportistas a la frontera ya no con la intención de pasar la misma (aunque pudiera obtenerse habilitación extraordinaria) sino de hacer noche en el lugar y comenzar los trámites al día siguiente Para tratar de reflejar cuantitativamente los comentarios anteriores se realizó la modelización de un viaje “típico” en el corredor Buenos Aires (AR) – San Pablo (BR) y la estimación de la incidencia que, sobre el tiempo total que demanda el viaje, tienen los controles que se realizan en origen y en frontera y las pautas operativas de los transportistas. La evaluación se llevó a cabo para la situación actual y para tres escenarios alternativos donde se introducen cambios en la modalidad operativa y el horario de atención en los pasos de frontera. Finalmente, para cada escenario se realizó un análisis de sensibilidad de las variables "velocidad comercial" (que podría reflejar ampliaciones o mejoras en la infraestructura) y "horas de conducción" (reflejaría la existencia de controles nacionales eficientes en la materia).

El modelo se ha desarrollado dentro del marco teórico de la dinámica de sistemas, disciplina desarrollada por Jay Forrester del MIT, que permite describir y analizar los movimientos de un sistema en el tiempo y lograr así una mayor comprensión de su funcionamiento.

Las conclusiones muestran en todos los casos que la incidencia de los tiempos evitables atribuidos a la prestación del servicio con un solo conductor, son mayores que los similares derivados de los controles que se realizan en la frontera, y que la atención ininterrumpida en frontera durante las 24 horas no generaría ganancias de tiempo significativas si no fuera acompañada por cambios de las pautas operativas en materia de conducción y disponibilidad de servicios conexos.

Si bien las conclusiones a las que se arriba son válidas para el corredor seleccionado y los supuestos adoptados, no se advierte inconveniente en extrapolar el sentido de las mismas para el resto de los corredores de la región.

Pautas operativas y precios de los fletes

En general, el precio de los fletes resulta para las empresas transportistas un parámetro dado por las condiciones imperantes en el mercado aún en los orígenes – destinos afectados por una deficiente infraestructura vial y en el caso de cierto tipo de cargas que requieren de alguna especialización.

Estos precios, que en la actualidad oscilan entre u$s 0.030 a 0.050 por ton/km para carga general (función, entre otros aspectos, del tipo de carga y estado y tipo de la red vial utilizada, duración del contrato de transporte y posibilidad de retorno cargado) son determinados en el comercio bilateral por las empresas del país que cuentan con estructura de costos más reducida. Dado el valor promedio de la tonelada transportada entre los países de Sudamérica (u$s 850 por tonelada) la incidencia de los fletes sobre los valores transportados oscilaría en torno al 4% a 6,5%.

En opinión de los transportistas, los valores de los fletes resultan insuficientes para internalizar la totalidad de los costos asociados a la prestación, por lo que se resentiría el fondo de amortización y se incurriría en prácticas de evasión y elusión impositiva y previsional. En este sentido, la mayoría de los entrevistados manifestó tener un acuerdo particular, extraconvencional, con sus conductores que implica menores salarios sujetos a aportes que los que resultarían de aplicar el convenio de la actividad.

Los precios de los fletes actuales – aunque se confirmara su insuficiencia – tienen incorporadas las pautas operativas de la prestación y las demoras evitables que se

producen por los controles en origen o en frontera. En oportunidad de la consulta (año 2001), la mayoría de los entrevistados ubicó el costo de un día “evitable” entre 100 y 150 dólares y manifestó que sólo en muy pocos casos la demora era facturada a sus clientes, si ésta superaba un día.

De las respuestas puede inferirse que, siendo "el día" para un transportista el equivalente a una jornada de conducción y dado que, salvo problemas en la documentación del camión y la carga o en el pago de derechos o impuestos, el tiempo medio de liberación de un vehículo no supera – salvo excepciones – las doce horas, el precio de los fletes no se vería influido significativamente por una disminución en los tiempos que insumen los controles en caso de mantenerse las actuales pautas operativas de prestación.

Al respecto, es ilustrativo el ejercicio que se presenta en el Anexo Tiempos Evitables, donde se muestra que, dado que los menores tiempos en frontera se compensan con las horas de descanso del conductor que en este esquema resultan inevitables, aunque el horario de atención frontera fuese ininterrumpido, la duración del viaje analizado sólo se reduciría en muy pocas horas. En efecto, como pudo corroborarse en las visitas, muchos transportistas llegan a la frontera en las últimas horas de la tarde, pero aunque lograran pasar la frontera sin demoras, pararían a la salida y no retomarían la conducción hasta después de diez horas.

Una mayor disponibilidad y eficiencia de los controles, una mayor eficiencia en el accionar de los agentes privados (despachantes, importadores, receptores de la carga) y un cambio en las condiciones operativas en que se desarrolla el servicio, pueden generar una reducción de los tiempos que demanda su consecución, no menor al 30 %. Este incremento en la fluidez podría implicar una reducción similar del parque vehicular necesario y no necesariamente en un incremento significativo en los salarios pagados a los conductores que, aunados, más que compensarían los costos atribuibles a la atención de los controles en forma ininterrumpida – y gratuita – en los principales pasos de frontera.

En el ejercicio realizado – que reproduce la situación actual para el corredor elegido -, con un sólo conductor un camión puede realizar mensualmente, aproximadamente tres viajes redondos. Con atención de aduana y conducción ininterrumpida, el mismo camión puede realizar como mínimo cinco viajes mensuales. De ello se desprende que el costo extra en materia de salarios de conducción resultaría de aproximadamente 20% superior a la situación actual, mientras el requerimiento de unidades se reduciría en 40%, lográndose, además, una fuerte reducción en los costos fijos por la mayor intensidad de uso de los vehículos.

Conclusiones

La normativa aplicable en la región en materia de transporte de pasajeros, tanto en el seno de la CAN como la referida a los países incluidos en el Cono Sur y el MERCOSUR, no plantea dificultades a la fluidez del transporte internacional. En todos los casos, los países miembros decidieron homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.

Expresamente, la normativa aplicable consagra la obligatoriedad de realizar los viajes de transporte de pasajeros sin trasbordo y la posibilidad, en el caso del transporte de carga, de realizarlo en idénticas condiciones, bajo la modalidad de transito aduanero. De esta forma, el trasbordo en la frontera será la resultante de prácticas operativas del comercio internacional carretero y nunca de imposiciones normativas o coactivas.

En materia de transporte de pasajeros la normativa de la CAN incorpora – a diferencia de la ATIT, que expresamente lo prohibe - el concepto de “quinta libertad”, que es definida como el derecho a embarcar pasajeros en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país también distinto del de la nacionalidad del transportista.

Asimismo, otro rasgo distintivo de la normativa de la CAN, es la posibilidad de habilitar vehículos de terceros para el servicio internacional de cargas o pasajeros, además de aquéllos que sean de propiedad de la empresa permisionaria o hubiesen sido tomados por ésta mediante contrato de "leasing". En el MERCOSUR la utilización de fleteros es usual pero éstos deben ser, a su vez, empresas habilitadas para el transporte internacional.

Una cuestión pendiente en el ámbito del MERCOSUR – a diferencia de la Comunidad Andina - la constituye la regulación referida al contrato de transporte y al régimen de responsabilidad civil, y, en su caso, su respectivo límite. Al respecto, se señala que dicha materia se encuentra incluida entre los temas que aun se encuentran en análisis, para el período 2000-2005. El sector privado de la región ha puesto de manifiesto la opción de contratar una póliza de seguro adicional a segundo riesgo en los distintos países integrantes del acuerdo, que complemente la póliza única de seguro obligatorio internacional de responsabilidad civil, contratado en el país del que es originaria la empresa, conforme a la normativa vigente. Como se advierte, en el Cono Sur es una cuestión aún no resuelta.

Además, el tema vinculado con las cantidades mínimas en materia de cobertura, constituye una cuestión que ha dado lugar a opiniones controvertidas, y que aún no ha sido tratada debidamente, la cual tiene importantes derivaciones, especialmente en los casos de accidentes, dado que la cobertura aseguradora prevista en la normativa internacional no parece adecuada ante la ocurrencia de siniestros calificados como catástrofe. Obsérvese que en el Anexo III del A.T.I.T., en el Artículo 5°, las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas, por ejemplo, en el caso de responsabilidad civil por daño a pasajeros, no guarda relación el monto previsto en caso de acontecimiento (catástrofe) respecto del previsto por persona (inciso b). Con relación a ello, en el caso, la norma aparece como insuficiente, siendo necesaria su revisión.

En lo relativo al tema de los requisitos para acceder al carácter de transportista, encontramos, más allá de algunas diferencias conceptuales, que en los distintos ordenamientos regionales se pretendió generar una normativa que represente un umbral mínimo para operar en el mercado del transporte (en el caso del MERCOSUR está previsto para el transporte de mercancías pero aún no fue internalizada por todos los países miembros), aunque en la mayoría de los casos son de aplicación las normas nacionales en materia de acceso a la profesión de transportista en el ámbito interno.

Los recaudos establecidos a nivel nacional, y aún los previstos en el MERCOSUR, no implican dificultad alguna para que las empresas puedan acceder a los permisos de prestación de servicios. Los requisitos en materia de idoneidad, profesionalidad y solvencia, son mínimos.

La flota de transporte internacional carretero para los países sudamericanos se ubica, sin considerar al parque de Colombia y Ecuador, de los que no dispuso información al respecto, en unos 153.000 equipos con una capacidad estática de carga de casi 2 millones de toneladas. La cantidad de empresas habilitadas, nuevamente sin considerar a Colombia y Ecuador, se sitúa en 7.600. Estas cifras, si bien

sobrevaluadas por la doble contabilización que resulta de habilitar las mismas unidades en varios tráficos bilaterales, dan sin embargo una idea aproximada de la importancia del transporte carretero en el comercio internacional en el ámbito regional.

A diferencia del esquema altamente atomizado que es dable observar en los mercados locales, el tamaño medio de las empresas con habilitación internacional es muy superior y se ubica en torno a las 20 unidades, donde en los extremos se encuentran Venezuela y Brasil, con los mayores tamaños medios y Chile, en el otro extremo: los primeros tienen un tamaño medio altamente superior al conjunto (71 y 67 equipos por empresa para Venezuela y Brasil, respectivamente) y el segundo, con empresas muy pequeñas que, en promedio, disponen de 7 equipos cada una.

Los datos sobre dimensionamiento empresario de los países miembros de la CAN, en este caso Venezuela, no son estrictamente comparables a los del MERCOSUR, ya que en estos últimos los permisos de habilitación internacional para efectuar transporte se refiere a todo propietario de unidades, no importa si opera a cuenta de un agente de cargas o como empresario independiente. En cambio, en el ámbito de la CAN, el permisionario internacional puede registrar unidades de terceros para que operen bajo su órbita sin necesidad de que el propietario de esos vehículos se registre, a su vez, como permisionario internacional. De todas formas, la información de los países de la CAN es más fidedigna a la hora de analizar tamaños de operadoras internacionales asignando a la permisionaria la totalidad del parque que opera a cuenta de ella.

Por su parte, la capacidad estática de carga media por de la empresa promedio sudamericana es de 20 toneladas por equipo, hecho que con pequeñas diferencias se repite en la totalidad de los países. En este caso, nuevamente es Brasil el país que muestra los equipos de mayor capacidad de carga (21,5 toneladas) y Uruguay el que se encuentra en el otro extremo (18,3 toneladas). Nótese que la dispersión es muy pequeña, menor al 10%.

Si bien no se dispone de información homogénea sobre la antigüedad media del parque vehicular habilitado en cada tráfico bilateral, se observa una importante cantidad de unidades que han cumplido - o se encuentran pronto a hacerlos – su vida útil económica. Dentro de este contexto caracterizado por el atraso en la inversión, los mejores comportamientos se observan en Brasil, Colombia y en menor medida Chile.

Por último, la conformación de los equipos, aunque la información en este aspecto es más incompleta, muestra una fuerte presencia de tractores y semi-remolques, que explican más del 80% del total de las unidades habilitadas.

Se puede apreciar una cierta relación existente entre el tamaño de flota relativa en los comercios bilaterales y el desarrollo económico de cada país, la direccionalidad de las cargas y la modalidad de las ventas externas en cada vínculo comercial. No se aprecia en cambio tal correlación – entre las flotas estáticas ya que se desconoce la participación dinámica de cada flota en los tráficos bilaterales -, respecto a los diferenciales de costos de explotación, que por condiciones asimétricas, se verifican en la región.

Las asimetrías existentes en materia de transporte carretero reconocen aspectos relativos a las políticas macroeconómicas nacionales (cambiaria, laboral, crediticia, tributaria, arancelaria, régimen de importación de equipos, etc., y sus impactos sobre el nivel de precios de los insumos básicos de la actividad); a la modalidad de comercialización de los bienes intercambiados; a los aspectos legales e institucionales que reglan la actividad en el ámbito nacional; al grado de desarrollo de las estructuras

empresarias vigentes en cada país y en el tamaño del mercado en lo que atañe a la intensidad de uso de las flotas nacionales en sus mercados locales.

Su tratamiento involucra distintos planos de responsabilidad e intervención, la mayoría de los cuales son variables exógenas a la actividad de transporte y, por ende, fuera del alcance de las decisiones de las autoridades nacionales del sector y de los empresarios del ramo.

El escaso avance registrado en materia de identificación, cuantificación y fundamentalmente reversión de condiciones asimétricas obedece a que, en la mayoría de los casos, éstas no son otra cosa que el reflejo de las dificultades de los Estados miembros para lograr una convergencia macroeconómica que reconozca las desigualdades existentes en el origen entre las distintas economías nacionales.

Cuando la diferencias se refieren estrictamente a aspectos que entran en la esfera de competencia del transporte, los responsables nacionales han mostrado escasa predisposición para adoptar, en forma pronta, resoluciones en la materia.

Si bien la existencia de asimetrías, en el actual contexto caracterizado por la libertad de entrada y salida de oferentes, no implica un encarecimiento de los costos de transporte internacional, su presencia y/o continuidad en el tiempo puede generar efectos negativos tanto en los aspectos relativos al grado de transparencia en que se devuelven los mercados de transporte, como aquellos que afecten finalmente la libertad de circulación del transporte internacional que la normativa regional mayoritariamente consagra.

En cada vinculación bilateral el precio de los servicios tiende a ser un dato para los operadores, conformado por los precios ofertados por la bandera de menores costos relativos. Cuando los transportistas de una bandera enfrentan precios internacionales insuficientes para la internalización de la totalidad de sus costos, deben optar por abandonar porciones de mercado a manos del operador extranjero o bien continuar en la actividad resintiendo el fondo de amortización e incurriendo en prácticas de evasión y elusión impositiva y previsional.

En este sentido, es ilustrativo que la mayoría de los transportistas entrevistados manifestara tener un acuerdo particular, extraconvencional, con sus conductores lo que implica menores salarios en blanco que los que resultarían de aplicar el convenio de la actividad y, por ende, menores aportes, tanto los que corresponden al empleador como aquellos a cargo del dependiente.

Situaciones como la descripta, que descansan en la escasa eficiencia de algunos Estados para lograr que las empresas internalicen los costos asociados a la legislación impositiva y previsional, son altamente inestables y pueden generar defensas corporativas para salvaguardar la continuidad de los operadores.

En la actualidad, a pesar de las evidentes diferencias de “ambiente macroeconómico” vigente en los distintos países – y sus efectos sobre la participación de las banderas en el tráfico bilateral y su consiguiente impacto en el nivel de empleo y el balance de divisas nacional – la existencia de asimetrías no se constituyó, en general, en un obstáculo para la fluidez del transporte carretero. La excepción está dada por las vinculaciones bilaterales entre Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador donde son esgrimidas para tornar obligatorio el trasbordo en la frontera.

El transporte internacional es, para la mayoría de las empresas de la región, un complemento del transporte doméstico. En estas condiciones, la existencia de

mercados de cabotaje sobreofertados redunda en una escasa utilización de la flota que incrementa los costos de explotación y deprime el precio de los fletes. Así, la baja rentabilidad del mercado local no puede contribuir e generar recursos que – subsidio cruzado mediante – morigeren el impacto de los diferenciales de costos internacionales y permitan a las empresas continuar ofertando en el mercado internacional, aun cuando los precios no sean retributivos.

Salvo excepciones, no se aprecia la existencia de regulaciones domésticas proactivas en el sentido de propender a la estructuración de un sector conformado por empresas con mayor nivel de profesionalización y solvencia que las torne más aptas para participar activamente en el mercado internacional.

A partir de la relevancia que adquieren las consideraciones logísticas, las firmas que operan en el comercio exterior de los países de la región muestran una paulatina tendencia a exigir en sus proveedores, en general, y a los de transporte, en particular, un nivel de calidad y confiabilidad creciente en la prestación de los servicios.

La creciente exigencia impuesta por los dadores de carga, muchos de los cuales además deben satisfacer normas de calidad – que incluyen al transporte – para facilitar la exportación de sus productos, determina, para los transportistas, la necesidad de alcanzar estadios crecientes de idoneidad profesional y solvencia para no perder participación en los tráficos y negociar en condiciones más favorables contratos de transporte de mayor plazo y/o el flete de los viajes, variable esta última que deja de ser determinante para la elección del transportista.

Los requerimientos que se formulan a las empresas de transporte exceden los de la mera transportación y exigen de éstas una mayor participación en la cadena logística del comercio internacional.

Si bien las empresas de transporte internacional, muestran un grado de profesionalidad y tamaño mayor que las que operan sólo en el mercado doméstico, sólo un número aún pequeño de ellas, pero con creciente participación en los mercados, ha logrado el salto cualitativo de pasar de organizaciones de génesis familiar o cooperativas tradicionales a empresas estructuradas con niveles gerenciales y planta de personal con adecuado nivel de capacitación.

En consonancia con lo anterior, la difusión de las tecnologías de información y comunicaciones aplicables al transporte carretero, es bastante escasa, no obstante las posibilidades que ofrecen en materia de disminución de los costos de transporte e incremento de la seguridad y del control de gestión.

Las pautas operativas de los transportistas de carga internacional en materia de personal de conducción redundan en una escasa utilización de la flota y en mayores tiempos de viaje que los que la tecnología del bien de capital permite.

Asimismo, la utilización de un sólo conductor y las carencias en materia de controles públicos suscitan interrogantes acerca de las condiciones de seguridad en que se desenvuelve el servicio.

El impacto de las pautas de conducción sobre la formación de tiempos de viajes evitables es mayor que las demoras que generan los controles en la frontera.

Con las pautas operativas enunciadas, una modificación en los horarios de atención en la frontera, extendiéndolos a las 24 horas durante los 365 días del año, tendría un efecto reducido sobre la disminución de los tiempos de viaje.

Una mayor disponibilidad y eficiencia de los controles, una mayor eficiencia en el accionar de los agentes privados (despachantes, importadores, receptores de la carga), pero especialmente un cambio en las condiciones operativas en que se desarrolla el servicio, pueden generar una reducción de los tiempos que demanda su consecución, no menor al 30 %. Este incremento en la fluidez podría implicar una reducción similar del parque vehicular necesario y no necesariamente en un incremento significativo en los salarios pagados a los conductores que, aunados, más que compensarían los costos atribuibles a la atención de los controles en forma ininterrumpida – y gratuita – en los principales pasos de frontera.

PAISES DE SUD AMERICA
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO REAL
En números Indice - Base Enero 1998 = 100
Indice deflactor: Precios Mayoristas

Periodo		Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela
1998	MAR	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	JUN	100	100	101	101	98	99	102	103	99	98
	SEP	102	101	104	103	107	109	98	105	100	100
	DIC	105	102	131	104	107	109	100	108	104	93
1999	MAR	107	103	140	108	104	133	105	115	108	92
	JUN	106	104	143	108	113	137	111	112	110	94
	SEP	104	105	148	106	126	160	114	114	113	95
	DIC	104	105	130	104	117	201	109	114	112	93
2000	MAR	102	105	126	98	116	183	107	112	110	93
	JUN	101	107	127	101	122	150	107	112	110	92
	SEP	100	105	124	102	125	140	103	111	108	89
	DIC	102	108	130	103	122	130	105	111	109	87
2001	MAR	102	110	141	106	122	115	111	111	110	87
	JUN	103	111	146	108	121	113	115	111	114	84
	SEP	104	112	164	113	121	110	123	111	115	85
	DIC	107	114	139	117	120	106	128	111	120	85
2002	MAR	228	119	139	113	118	102	130	112	121	94
	JUN	208	120	164	112	120	100	129	112	132	109
	SEP	204			113	138	91		115		114

ARGENTINA
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En pesos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	IPMayorista (2)	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	1.00	1.00	1.00	100
1998	JUN	1.00	1.00	1.00	100
1998	SEP	1.00	0.98	1.02	102
1998	DIC	1.00	0.95	1.05	105
1999	MAR	1.00	0.94	1.07	107
1999	JUN	1.00	0.95	1.06	106
1999	SEP	1.00	0.96	1.04	104
1999	DIC	1.00	0.96	1.04	104
2000	MAR	1.00	0.98	1.02	102
2000	JUN	1.00	0.99	1.01	101
2000	SEP	1.00	1.00	1.00	100
2000	DIC	1.00	0.98	1.02	102
2001	MAR	1.00	0.98	1.02	102
2001	JUN	1.00	0.97	1.03	103
2001	SEP	1.00	0.96	1.04	104
2001	DIC	1.00	0.93	1.07	107
2002	MAR	2.85	1.25	2.28	228
2002	JUN	3.80	1.83	2.08	208
2002	SEP	3.73	1.83	2.04	204

BRASIL
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En Reales por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	1.1	1.00	1.13	100
1998	JUN	1.2	1.01	1.15	101
1998	SEP	1.2	1.00	1.19	104
1998	DIC	1.5	1.01	1.49	131
1999	MAR	1.7	1.09	1.59	140
1999	JUN	1.8	1.09	1.62	143
1999	SEP	1.9	1.14	1.68	148
1999	DIC	1.8	1.21	1.48	130
2000	MAR	1.7	1.23	1.42	126
2000	JUN	1.8	1.25	1.44	127
2000	SEP	1.8	1.31	1.41	124
2000	DIC	2.0	1.33	1.47	130
2001	MAR	2.2	1.35	1.60	141
2001	JUN	2.3	1.39	1.65	146
2001	SEP	2.7	1.43	1.86	164
2001	DIC	2.3	1.47	1.58	139
2002	MAR	2.3	1.47	1.58	139
2002	JUN	2.8	1.53	1.86	164

BOLIVIA
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En Bolivianos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	5.4	1.01	5.38	100
1998	JUN	5.5	1.02	5.41	100
1998	SEP	5.6	1.02	5.46	101
1998	DIC	5.6	1.03	5.48	102
1999	MAR	5.7	1.03	5.54	103
1999	JUN	5.8	1.03	5.61	104
1999	SEP	5.9	1.05	5.63	105
1999	DIC	6.0	1.06	5.65	105
2000	MAR	6.1	1.08	5.66	105
2000	JUN	6.2	1.08	5.76	107
2000	SEP	6.3	1.11	5.68	105
2000	DIC	6.4	1.10	5.83	108
2001	MAR	6.5	1.10	5.92	110
2001	JUN	6.6	1.11	5.97	111
2001	SEP	6.7	1.11	6.04	112
2001	DIC	6.8	1.11	6.14	114
2002	MAR	7.1	1.11	6.41	119
2002	JUN	7.15	1.11	6.45	120

CHILE
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En pesos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	452.5	1.0	452.9	100
1998	JUN	456.2	1.0	457.0	101
1998	SEP	470.5	1.0	466.0	103
1998	DIC	472.4	1.0	471.1	104
1999	MAR	492.5	1.0	488.4	108
1999	JUN	502.2	1.0	488.6	108
1999	SEP	524.6	1.1	479.4	106
1999	DIC	538.2	1.1	472.8	104
2000	MAR	504.4	1.1	445.1	98
2000	JUN	529.7	1.2	455.5	101
2000	SEP	565.9	1.2	461.2	102
2000	DIC	574.6	1.2	467.8	103
2001	MAR	587.8	1.2	481.5	106
2001	JUN	616.1	1.3	488.2	108
2001	SEP	681.2	1.3	513.9	113
2001	DIC	669.1	1.3	528.2	117
2002	MAR	663.3	1.3	512.3	113
2002	JUN	673.8	1.3	509.0	112
2002	SEP	727.0	1.4	513.7	113

COLOMBIA
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En pesos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	1357.1	1.1	1289.5	100
1998	JUN	1386.6	1.1	1263.6	98
1998	SEP	1520.5	1.1	1382.0	107
1998	DIC	1524.6	1.1	1374.0	107
1999	MAR	1550.1	1.2	1345.9	104
1999	JUN	1694.0	1.2	1455.5	113
1999	SEP	1975.6	1.2	1619.1	126
1999	DIC	1888.5	1.3	1510.0	117
2000	MAR	1956.3	1.3	1494.2	116
2000	JUN	2120.2	1.3	1575.4	122
2000	SEP	2213.8	1.4	1606.7	125
2000	DIC	2186.2	1.4	1574.3	122
2001	MAR	2278.8	1.5	1569.0	122
2001	JUN	2305.7	1.5	1556.0	121
2001	SEP	2328.2	1.5	1564.0	121
2001	DIC	2306.9	1.5	1553.6	120
2002	MAR	2282.3	1.5	1517.8	118
2002	JUN	2364.3	1.5	1549.9	120
2002	SEP	2751.2	1.5	1779.6	138

ECUADOR
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En pesos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	4,887.0	1.1	4550.0	100
1998	JUN	5,275.0	1.2	4493.9	99
1998	SEP	6,255.0	1.3	4967.6	109
1998	DIC	6,825.0	1.4	4949.7	109
1999	MAR	10,067.0	1.7	6072.6	133
1999	JUN	11,236.0	1.8	6254.2	137
1999	SEP	13,801.0	1.9	7287.4	160
1999	DIC	20,243.0	2.2	9135.7	201
2000	MAR	25,000.0	3.0	8337.5	183
2000	JUN (*)	25,000.0	3.7	6832.0	150
2000	SEP	25,000.0	3.9	6350.4	140
2000	DIC	25,000.0	4.2	5907.2	130
		25,000.0			
2001	MAR	25,000.0	4.8	5251.0	115
2001	JUN	25,000.0	4.9	5129.2	113
2001	SEP	25,000.0	5.0	4992.6	110
2001	DIC	25,000.0	5.2	4824.6	106
		25,000.0			
2002	MAR	25,000.0	5.4	4636.8	102
2002	JUN	25,000.0	5.5	4529.0	100
2002	SEP	25,000.0	6.0	4140.1	91

(*) Se adoptó el dólar como moneda a razón de 25.000 sucres = 1 dólar

PARAGUAY
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En Guaraníes por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	2548.2	1.02	2508.8	100
1998	JUN	2749.9	1.08	2547.4	102
1998	SEP	2824.3	1.15	2455.4	98
1998	DIC	2840.6	1.14	2500.0	100
1999	MAR	2904.0	1.10	2641.0	105
1999	JUN	3081.7	1.11	2778.4	111
1999	SEP	3310.5	1.16	2854.3	114
1999	DIC	3315.7	1.21	2731.3	109
2000	MAR	3484.7	1.30	2676.0	107
2000	JUN	3499.9	1.30	2684.1	107
2000	SEP	3488.3	1.35	2591.9	103
2000	DIC	3531.9	1.34	2634.5	105
2001	MAR	3752.4	1.35	2788.1	111
2001	JUN	3908.5	1.35	2889.1	115
2001	SEP	4405.7	1.43	3077.8	123
2001	DIC	4666.9	1.46	3205.5	128
2002	MAR	4876.7	1.49	3267.3	130
2002	JUN	5517.7	1.70	3238.2	129

PERU
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En Nuevos Soles por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	2.8	1.0	2.8	100
1998	JUN	2.9	1.0	2.8	103
1998	SEP	3.0	1.0	2.9	105
1998	DIC	3.1	1.1	3.0	108
1999	MAR	3.4	1.1	3.2	115
1999	JUN	3.3	1.1	3.1	112
1999	SEP	3.4	1.1	3.1	114
1999	DIC	3.5	1.1	3.1	114
2000	MAR	3.4	1.1	3.1	112
2000	JUN	3.5	1.1	3.1	112
2000	SEP	3.5	1.1	3.1	111
2000	DIC	3.5	1.2	3.1	111
2001	MAR	3.5	1.2	3.0	111
2001	JUN	3.5	1.2	3.1	111
2001	SEP	3.5	1.1	3.0	111
2001	DIC	3.4	1.1	3.1	111
2002	MAR	3.5	1.1	3.1	112
2002	JUN	3.5	1.1	3.1	112
2002	SEP	3.6	1.1	3.2	115

URUGUAY
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En pesos por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	10.2	1.0	10.1	100
1998	JUN	10.4	1.0	10.1	99
1998	SEP	10.8	1.1	10.1	100
1998	DIC	10.8	1.0	10.5	104
1999	MAR	11.1	1.0	10.9	108
1999	JUN	11.3	1.0	11.2	110
1999	SEP	11.7	1.0	11.4	113
1999	DIC	11.6	1.0	11.3	112
2000	MAR	11.8	1.1	11.2	110
2000	JUN	12.1	1.1	11.1	110
2000	SEP	12.4	1.1	11.0	108
2000	DIC	12.4	1.1	11.1	109
2001	MAR	12.8	1.2	11.1	110
2001	JUN	13.4	1.2	11.5	114
2001	SEP	13.6	1.2	11.7	115
2001	DIC	14.1	1.2	12.1	120
2002	MAR	15.2	1.2	12.3	121
2002	JUN	17.8	1.3	13.4	132

VENEZUELA
EVOLUCION DEL TIPO DE CAMBIO NOMINAL Y REAL
En Bolívares por u$s -
Indice deflactor: Precios Mayoristas Base: ENE 1998 = 1

		$/u$s (1)	PMayorista (2	Relación (1)/(2)	Indice tipo de cambio real
1998	MAR	519.9	1.03	503.4	100
1998	JUN	541.0	1.10	492.1	98
1998	SEP	583.4	1.16	502.0	100
1998	DIC	565.2	1.20	469.4	93
1999	MAR	578.4	1.25	464.1	92
1999	JUN	601.1	1.27	474.0	94
1999	SEP	623.5	1.31	477.1	95
1999	DIC	642.3	1.37	469.6	93
2000	MAR	665.1	1.42	468.5	93
2000	JUN	679.5	1.46	464.1	92
2000	SEP	689.1	1.53	448.9	89
2000	DIC	697.3	1.58	440.2	87
2001	MAR	704.5	1.61	437.0	87
2001	JUN	715.7	1.70	421.1	84
2001	SEP	741.9	1.73	428.2	85
2001	DIC	750.9	1.75	430.0	85
2002	MAR	946.0	2.01	470.9	94
2002	JUN	1195.5	2.18	547.7	109
2002	SEP	1453.7	2.54	572.8	114

1998	10,854.8	
MAR	10,123.2	1.03
JUN	10,774.1	1.10
SEP	11,391.7	1.16
DIC	11,802.0	1.20
MAR	12,214.5	1.25
JUN	12,430.0	1.27
SEP	12,806.8	1.31

DIC	13,405.7	1.37
		0.00
MAR	13,914.7	1.42
JUN	14,349.9	1.46
SEP	15,043.8	1.53
DIC	15,527.5	1.58
		0.00
MAR	15,801.7	1.61
JUN	16,656.8	1.70
SEP	16,981.2	1.73
DIC	17,115.4	1.75
MAR	19,689.4	2.01
JUN	21,392.7	2.18
SEP	24,873.9	2.54

Anexo III – Estimación de Tiempos Evitables

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Estimación de tiempos "evitables" en un viaje típico de transporte internacional 3
Supuestos adoptados 3
Situación Actual.....3
Resultados obtenidos 4
Situación Actual.....4
Escenario I.....5
Escenario II.....6
Escenario III.....6
Conclusiones 7

Estimación de tiempos "evitables" en un viaje típico de transporte internacional

A los fines de este apartado consideraremos tiempos "evitables" a aquellos lapsos que integran el tiempo total de un viaje y que podrían ser reducidos de mediar una mayor eficiencia en la realización de los controles, de existir una mayor disponibilidad de horarios de atención en las fronteras, de operarse cambios en las pautas operativas del modo carretero o, si fuese el caso, por el levantamiento de restricciones (estado, capacidad) en la red vial.

En base a la modelización de un viaje "típico" en el corredor Buenos Aires (AR) – San Pablo (BR), se presenta una estimación de la incidencia que, sobre el tiempo total que demanda el viaje, tienen los controles que se realizan en origen y en frontera y las pautas operativas de los transportistas. Posteriormente, se realiza similar evaluación para tres escenarios alternativos donde se introducen cambios en la modalidad operativa y el horario de atención en los pasos de frontera. Finalmente, para cada escenario se realiza un análisis de sensibilidad de las variables "velocidad comercial" (mejoras o ampliaciones en la infraestructura) y "horas de conducción".

El modelo se ha desarrollado dentro del marco teórico de la dinámica de sistemas, disciplina desarrollada por Jay Forrester del MIT y que permite describir y analizar los movimientos de un sistema en el tiempo y lograr así una mayor comprensión de su funcionamiento[1]. El desarrollo de un modelo bajo esta perspectiva incorpora no sólo la descripción del mismo bajo una visión dinámica que permite determinar las variables más críticas si no que permite testear la sensibilidad del modelo, ensayar escenarios de comportamiento y determinar los ciclos de los procesos y la interrelación de sus componentes.

La información para el desarrollo de este ejercicio fue, en parte, proporcionada por una empresa de transporte brasileña que realiza – entre otros – tráfico en el corredor aludido sin trasbordar la carga en la frontera. La existencia de trasbordo no modificaría sustancialmente las conclusiones a las que se arriban.

Supuestos adoptados

Situación Actual

- Corredor Buenos Aires (AR) – San Pablo (BR).
- Origen – destino de la carga: Buenos Aires (AR) – San Pablo (BR)
- Paso de frontera utilizado: Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR)
- Extensión del corredor: 2.400 kilómetros, de los cuales 700 kilómetros corresponden al tramo Buenos Aires (AR) – Paso de los Libres (AR) y el resto, al tramo Uruguayana (BR) – San Pablo (BR).
- El transporte se realiza en tránsito aduanero, realizando las operaciones de aduana en el origen y nacionalizando la mercadería en el destino.
- Los tiempos que demandan las tareas de control y conducción fueron desdoblados en tiempos efectivos y tiempos evitables.
- El viaje comienza en Buenos Aires (AR) el lunes a las 6 horas, cuando el camión arriba al depósito fiscal donde será cargado.
- Los tiempos estimados para la carga e intervención aduanera en origen se estiman en 6 horas, de las cuales 3 horas corresponden a tiempos efectivos y el resto a

[1] El desarrollo del modelo fue posible gracias a la colaboración de OMN The Simulation Company, única representante en idioma español de High Performance Systems , desarrolladora del software ithink que permite la modelización y simulación bajo el enfoque utilizado.

tiempos evitables. Estos valores contemplan un tiempo efectivo de carga del camión y un tiempo similar para la realización de los controles aduaneros. Los tiempos evitables son atribuibles a la falta de presencia oportuna de los agentes aduaneros.

- Las horas diarias de conducción efectiva son 14 y se materializan en el horario de 6 a 20 hs. El tiempo evitable es de 10 horas por jornada completa de conducción.
- En el origen, las horas que insume la carga del camión se contabilizan como tiempo restado a la conducción de ese día.
- La velocidad promedio es de 49 Km./hora, lo que incluye paradas eventuales, circulación en zonas urbanas y en accesos a ciudades. No existen restricciones de capacidad en las rutas utilizadas ni controles policiales que impliquen demoras.
- En el paso de frontera los controles se realizan entre las 7 y 19 horas. No se utiliza habilitación extraordinaria y todos los días que insume el viaje son hábiles.
- En el paso utilizado, el tiempo medio para la liberación de los vehículos que ingresan al Brasil es de aproximadamente 12 horas (para todos los camiones), mientras que la cantidad de camiones con ese sentido que se liberan en el mismo día de su ingreso alcanza al 30%.
- El tiempo efectivo de los controles en frontera se estimó en 5 horas. Esta cifra, que para los tránsitos es, en principio, menor, se adopta para reflejar el estadio actual de las condiciones medias en que se desarrolla el control.
- A fin de incorporar en el análisis el porcentaje de camiones que son liberados en el mismo día se adoptó el siguiente criterio: si el camión arriba a la frontera hasta las 11 horas, es liberado en el mismo día. El tiempo efectivo se mantiene constante y el tiempo evitable se estima en 2 horas.
- Si ingresa con posterioridad, se asume que será liberado recién al día siguiente. En este caso, a los fines del cálculo, se adopta el siguiente criterio: al tiempo de realización efectiva de los controles se añaden las doce horas de cierre de la aduana más 2 horas en concepto de tiempo evitable.
- No se presentan inconvenientes asociados a la documentación del camión o de la carga o al pago de impuestos y derechos.
- El tiempo de descarga de la unidad y la nacionalización de la carga en destino insume 4 horas.

Resultados obtenidos

En la denominada situación actual, el viaje completo demanda 107 horas. La velocidad promedio utilizada y las horas de conducción determinan que el vehículo no sea liberado en el mismo día que ingresa a la frontera.

En la tabla que sigue se muestran los resultados obtenidos desagregados en los tiempos (efectivos y evitables) que insume su realización.

Situación Actual

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Carga y aduana en origen	3	3	6	50,0%	50,0%	2,8%
Tramo Bs. As. - Frontera	14	10	24	58,3%	41,7%	9,3%

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Tiempo en frontera	5	14	19	26,3%	73,7%	13,1%
Tramo Frontera - San Pablo	34	20	54	63,0%	37,0%	18,7%
Descarga	4		4	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempos totales	**60**	**47**	**107(4)**	**56,1%**	**43,9%**	**43,9%**

Como se observa, la incidencia de los tiempos evitables de permanencia en frontera, aún cuando en el ejemplo el vehículo no es liberado en el mismo día, es del 13.1 % sobre el total del tiempo que demanda el viaje.

Si se altera el parámetro de la velocidad y se eleva ésta a 56 Km./hora, el tiempo del viaje, por efecto del arribo a una hora temprana a la frontera y la mayor velocidad de marcha, se reduce a 86 horas.

Si en cambio, manteniendo constante la velocidad inicial se supone que las horas de conducción se reducen a 12, el tiempo del viaje se incrementa a 114 horas.

Escenario I

Se mantienen los supuestos de la situación actual, pero los controles en frontera funcionan en forma ininterrumpida. Los resultados obtenidos son los siguientes:

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Carga y aduana en origen	3	3	6	50,0%	50,0%	2,9%
Tramo Bs. As. – Frontera	14	10	24	58,3%	41,7%	9,5%
Tiempo en frontera	5	2	7	71,4%	28,6%	1,9%
Tramo Frontera - San Pablo	34	30	64	53,1%	46,9%	28,6%
Descarga	4		4	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempos totales	**60**	**45**	**105(4)**	**57,1%**	**42,9%**	**42,9%**

El tiempo de viaje se reduce sólo en dos horas a pesar de la mayor disponibilidad de horario de la atención en frontera. Las horas en menos que demanda el trámite son compensadas por las horas de descanso del conductor. El tiempo evitable es explicado casi en su totalidad por la pauta operativa de conducción.

Adoptando una velocidad de 56 Km./hora, el tiempo se reduce a 85 horas y disminuyendo las horas de conducción a 12, se eleva a 107 horas.

Escenario II

Se mantienen los supuestos utilizados en el análisis de la situación actual, salvo en lo referido a las horas de conducción, las que en virtud de doble conducción o sistema de postas, se las supone ininterrumpidas. Los resultados obtenidos son los siguientes:

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Carga y aduana en origen	3	3	6	50,0%	50,0%	4,3%
Tramo Bs. As. - Frontera	14	0	14	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempo en frontera	5	7	12	41,7%	58,3%	10,0%
Tramo Frontera - San Pablo	34	0	34	100,0%	0,0%	0,0%
Descarga	4		4	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempos totales	**60**	**10**	**70 (4)**	**85,7%**	**14,3%**	**14,3%**

En esta alternativa, el tiempo de viaje se reduce a 70 horas. El tiempo evitable en frontera se recarga, pues el camión arriba a la misma antes de su apertura. El funcionamiento operativo de la frontera (y de los depósitos fiscales en origen) impide una mayor eficiencia en el viaje aprovechando al máximo la pauta de conducción utilizada. No obstante ello, la diferencia con respecto a la situación actual es significativa.

Incrementando la velocidad a 56 Km./hora el tiempo cae a 63 horas. La reducción de jornada en virtud de la doble conducción no incide en el tiempo final del viaje.

Escenario III

A los supuestos adoptados en el escenario II se añade la disponibilidad de controles en frontera en forma ininterrumpida. Los resultados obtenidos se muestran en la tabla que sigue:

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Carga y aduana en origen	3	3	6	50,0%	50,0%	4,6%
Tramo Bs. As. – Frontera	14		14	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempo en frontera	5	2	7	71,4%	28,6%	3,1%
Tramo Frontera - San Pablo	34		34	100,0%	0,0%	0,0%

Etapas del Viaje	Tiempo del viaje en horas			Ponderación		
	Efectivo (1)	Evitable (2)	Total (3)	(1) / (3)	(2) / (3)	(2) / (4)
Descarga	4		4	100,0%	0,0%	0,0%
Tiempos totales	**60**	**5**	**65 (4)**	**92,3%**	**7,7%**	**7,7%**

El tiempo total de viaje se reduce a 65 horas, esto es un 39% menores a los 107 que demanda el viaje en la situación actual, y la incidencia de los tiempos evitables se reduce al 7.7%. Los tiempos evitables en origen superan a los de la frontera.

La variación en la velocidad media, llevándola a 56 Km./hora, reduce el tiempo de viaje a 55 horas.

Conclusiones

- Los resultados obtenidos, si bien válidos para el corredor y los supuestos adoptados, pueden ser extendidos cualitativamente al resto de los corredores de transporte internacional en la región.
- Las pautas operativas en materia de personal de conducción utilizadas en la prestación de los servicios, tienen una participación central a la hora de explicar los tiempos de duración de un viaje de transporte internacional de cargas.
- El funcionamiento de los controles en las fronteras durante las 24 horas tendrá un efecto significativamente menor al esperado si en forma coincidente no se modifican las pautas operativas de los transportistas.
- Los mayores costos que implicaría el incremento del personal en caso de implementarse la doble conducción serían ampliamente superados por los ahorros generados en la menor cantidad de vehículos necesarios y en una apropiación de los costos fijos más eficiente. En la situación actual - en el corredor analizado – un camión realiza tres viajes mensuales (7.200 km./mes), mientras que en la hipótesis de doble conducción la cantidad de viajes se elevaría a cinco (12.000 km. /mes).
- Los mayores gastos de los Estados por mantener la atención en las fronteras en forma ininterrumpida, podrían ser solventados por una pequeña tasa a cargo de los transportistas, quienes, a pesar de ello, seguirían obteniendo reducciones de tiempo (costo) significativas respecto a la situación actual.
- El mejor desempeño de los transportes podría trasladarse a menores costos de los fletes o bien a recomponer la rentabilidad de las empresas del sector, en el caso de que los fletes actuales no cubrieran la totalidad de los costos de explotación.

Capítulo IV – Pasos de Frontera entre los países de Sudamérica

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Pasos de frontera entre los países de Sudamérica. 6

Introducción 6

El espíritu de la normativa aplicable al transporte internacional de cargas 12

Aspectos que conspiran contra la fluidez del transporte internacional carretero en los pasos de frontera.....14

Trasbordos en los pasos de frontera 15

Controles en la frontera 18

Infraestructura y equipamiento disponible 18

Pautas operativas, armonización de controles y controles integrados 19

Incidencia de los agentes privados sobre la fluidez del transporte en el paso de frontera. 20

Grado de vinculación económica de la población aledaña con el transporte internacional o la infraestructura del paso 21

Identificación de los pasos de frontera entre los países de Sud América 22

Principales pasos de frontera en el comercio bilateral carretero 23

Argentina – Bolivia 23

SALVADOR MAZZA - YACUIBA 24

PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON 26

ORAN - BERMEJO 27

Argentina – Brasil 28

PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA 30

PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU 33

SANTO TOME – SAO BORJA 37

BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA 40

PASO INTERNACIONAL SAN JAVIER – PUERTO XAVIER 42

Argentina – Chile **43**

La direccionalidad de los tráficos 44

Comités de frontera 44

SISTEMA CRISTO REDENTOR 45

MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL 48

CARDENAL ANTONIO SAMORE 49

PINO HACHADO 50

HUEMULES 50

Argentina – Paraguay **51**

CLORINDA – PUERTO FALCÓN 52

POSADAS – ENCARNACIÓN 54

Argentina – Uruguay **55**

PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS 56

CONCORDIA – SALTO 59

COLÓN – PAYSANDÚ 60

Brasil – Bolivia **61**

PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ 62

Bolivia – Chile **63**

TAMBO QUEMADO 64

Bolivia – Colombia **66**

Bolivia – Ecuador **67**

Bolivia – Paraguay **68**

Bolivia – Perú **69**

DESAGUADERO 70

Bolivia – Uruguay **72**

Bolivia - Venezuela **74**

Brasil – Chile **75**

Brasil – Paraguay **76**

CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU 77

PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA 81

GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA 82

Brasil – Uruguay **83**

CHUY - CHUI 84

RIO BRANCO - JAGUARAO 86

SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA 87

BELLA UNION – BARRA DO QUARAI 89

Brasil – Venezuela **90**

SANTA ELENA - PACARAIMA 91

Chile – Paraguay **93**

Chile – Perú **94**

CHACALLUTA 95

Chile - Uruguay **97**

Colombia – Ecuador **97**

RUMICHACA 98

Colombia – Venezuela **101**

SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA 101

PARAGUACHON 103

Ecuador – Perú **105**

HUAQUILLAS – AGUAS VERDES 106

Paraguay – Uruguay **108**

Importancia de los pasos de frontera en el comercio intrarregional **109**

PRINCIPALES PASOS DE FRONTERA..... 110

Consideraciones generales sobre los principales pasos de la región 111

Pasos de frontera entre los países de Sudamérica.

En este capitulo – y el siguiente - se aborda la presentación y tratamiento de los pasos de frontera existentes en la región.

En la introducción se comentan brevemente los acuerdos institucionales y las derivaciones normativas más relevantes adoptados, tanto por la Comunidad Andina como por el MERCOSUR, en materia de integración de los controles que se realizan en los pasos de frontera de la región con mayor participación en el intercambio comercial carretero.

Seguidamente, a la luz del espíritu de la normativa vigente a nivel regional en materia de transporte internacional carretero, se analizan los aspectos que conspiran contra su fluidez en los pasos de frontera. Se discuten y ejemplifican en este acápite, cuestiones tales como; los distintos tipos de trasbordo, los controles en la frontera, el equipamiento e infraestructura disponible para los mismos, las pautas operativas, armonización y controles integrados, la actitud y compromiso de los funcionarios nacionales en los pasos de frontera, la incidencia de los agentes privados sobre la fluidez del transporte en el paso de frontera y el grado de vinculación económica de la población aledaña con el transporte internacional o la infraestructura del paso

Luego se realiza la presentación de los pasos. A fin de dar cuenta de ellos – su número se aproxima al centenar - y presentar sus principales características en formato homogéneo, para la mayoría de ellos, se ha elaborado una tabla que contiene los siguientes atributos: países que vincula; localidad fronteriza y sus características; otras localidades cercanas; ubicación; aspectos geográficos; temporalidad; vías de acceso principales, con su carpeta de rodado y estado; controles migratorios; aduana y controles sanitarios a las cargas; seguridad; volumen de tránsito anual; importancia en el comercio bilateral y regional; aspectos del comercio y el transporte carretero internacional, grado de integración de los controles y vinculación económica de las poblaciones aledañas respecto al transporte internacional. En el anexo se presenta el inventario de pasos realizado.

Las tablas mencionadas fueron también preparadas para los pasos de frontera visitados durante la realización de este estudio. Sin perjuicio de ello, dichos pasos son objeto de un análisis más minucioso cuyos resultados pueden verse en el capítulo siguiente.

Para cada vinculo bilateral se presenta una selección de los principales pasos de frontera utilizados, su incidencia en los valores y volúmenes totales comerciados (1998 – 2000), la direccionalidad que en ellos se verifica (2000) y sus principales características a través de la ficha antes aludida. En el Anexo Estadístico se presenta similar información, para el lapso 1998 – 2000, discriminada por sentido que incorpora, en algunos casos, pasos de menor importancia que la de los seleccionados.Por último, se realiza un ordenamiento de los pasos de frontera de la región, en base a las toneladas transportadas durante el año 2000 en cada uno de ellos y se presentan una serie de consideraciones generales respecto a los mismos

Introducción

La frontera es el ámbito geográfico que se extiende a partir de los lindes hacia el interior del territorio propio, hasta una distancia convencional prevista según las

exigencias de seguridad y defensa de cada país; ella se caracteriza por su dinámica en función de la proyección nacional sobre los confines[1].

Se ha dicho que las fronteras satisfacen diversos objetivos, además de revestir el papel de delimitación del ámbito físico de un determinado territorio, entre los que cabe mencionar el vinculado a la doble acción: la de promover vínculos de convivencia y la de proyectar las propias pautas e intereses respecto de la zona lindera. Paralelamente a ello, representa un espacio físico en el que se desarrollan una serie de procedimientos que tiene directa incidencia con el desplazamiento de las personas y el intercambio de bienes y servicios.

La experiencia integradora dada en Latinoamérica hizo nacer distintos ordenamientos jurídicos de carácter internacional[2] en los cuales se brindó especial atención al fenómeno fronterizo con el objeto de propender a que el tránsito terrestre por esa zona geográfica se desenvolviese de la forma más adecuada e idónea con el fin de facilitar –entre otras cuestiones de importancia- el desarrollo del comercio internacional en las distintas regiones.

Así, -y ya se volverá sobre ello con mayor detenimiento en el capítulo respectivo- tanto en la región andina, como en el ámbito del cono sur del continente se generaron distintas normativas de carácter internacional que estuvieron dirigidas específicamente al tema fronterizo.

En tal sentido, en el ámbito de la COMUNIDAD ANDINA se definió una Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo[3] cuyo objetivo fundamental es elevar la calidad de vida de las poblaciones y el desarrollo de sus instituciones, dentro de los ámbitos territoriales fronterizos entre los Países Miembros de la Subregión.

Entre dichos objetivos se puede señalar lo referido al impulso del desarrollo económico de las denominadas Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) (ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina), que fueron definidos por la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 501.

Por su parte, la Decisión N° 271/90 (Sistema Andino de Carreteras), además de definir los tres tipos de ejes viales[4] (troncales, interregionales y complementarios) sobre los que se sustentará el transporte internacional entre los países del bloque e identificar

---

[1] BARBARAN, Gustavo E. POLÍTICAS DE FRONTERAS E INTEGRACIÓN (Texto Completo del Capítulo incluido en el libro "La Política Internacional, el Derecho y el Territorio Nacional", 1998).

[2] Acuerdo de Integración Subregional (Acuerdo de Cartagena), suscripto por los GOBIERNOS de Bolivia, Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela, el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, suscripto por los países del Cono Sur, y el Tratado de Asunción que dio origen al MERCOSUR, suscripto el 26 de marzo de 1991 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – CHILE, celebrado en Potrero de Funes, Provincia de San Luis, República Argentina el 25/6/96 y por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – BOLIVIA, celebrado en Fortaleza, Brasil el 17/12/96, se convino la asociación de dichos países con el MERCOSUR.

[3] Decisión CAN N° 459

[4] No circunscribe el transporte internacional a los ejes definidos, sino los adopta como los mínimos para el buen funcionamiento del transporte internacional

sus vías, estipula los cruces de frontera bilaterales incluidos en cada eje troncal y habilita a los países a definir nuevos pasos de frontera en adición a los previstos. Los pasos incluidos en la mencionada Decisión y los países que vincula son :

Frontera Venezuela - Colombia

Paraguachón
Puente Internacional San Antonio-Cúcuta

Frontera Colombia - Ecuador

Puente Rumichaca
Puente San Miguel

Frontera Ecuador - Perú

Huaquillas-Aguas Verdes
Macará-La Tina

Frontera Perú - Bolivia

Desaguadero.

Asimismo, la norma establece que los países miembros deben promover la instalación de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) en los pasos definidos, reiterando las estipulaciones de la decisión N° 257 que en su artículo 73 establecía "Los países Miembros, en el marco de la presente decisión, adoptarán las medidas pertinentes para el establecimiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera".

En las Decisiones N° 398 "Transporte Internacional de Pasajeros y N° 399 "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera" se define a los Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF**)** como "la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario" y se introduce el concepto de Centro Binacional de Atención en Frontera, aunque la definición dada remite en mayor medida a los CENAF[5].

Posteriormente en la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 502 se define a los "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) como el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de uno o dos países miembros de la Comunidad Andina colindantes, aledaño

5 Decisión CAN 399, Arts. 1° y 188

a un paso de frontera, quedando incluidas las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario", cuyo objetivo está dado en la aplicación de un control integrado en dichos Centros.

En la mencionada norma comunitaria, se da el concepto de control integrado en el sentido de que comprende la verificación y supervisión de las entradas y salidas de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de Atención en Frontera por funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.

A pesar del tiempo transcurrido desde el dictado de las normas mencionadas, aún no se ha concluido la instalación de los CENAF en la totalidad de los pasos de frontera definidos en la Decisión N° 271 y en algunos casos los CENAF existentes no cumplen con la condición de reunir en un mismo ámbito a la totalidad de las autoridades de control que intervienen en el transporte internacional de bienes y personas.

Actualmente se está desarrollando en la frontera Bolivia – Perú (Desaguadero) el proyecto piloto para establecer en ella el primer CEBAF, estando prevista la instalación del segundo en la frontera de Perú con Ecuador (Aguas Verdes – Huaquillas).

En lo que se refiere al MERCOSUR, resulta del caso hacer alusión al Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación de Comercio, concertado entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, denominado "Acuerdo de Recife"[6], que persiguió la finalidad de establecer las medidas técnicas y operativas que regularán los controles integrados en frontera entre los países signatarios y define entre otros conceptos el de "área de control integrado", "país sede", "país limítrofe" y "punto de frontera".

A través de la Resolución GMC/RES. Nº 43/97, reemplazada sin mayores cambios por la Resolución N° 49/01, se actualiza la "Nómina de Puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes" (las primeras normas inherentes a los controles integrados en las fronteras datan de 1991) y se especifican los organismos nacionales de control de cada país responsables de coordinar su implementación. Los pasos de frontera incluidos y su modalidad de integración son los siguientes:

Frontera Argentina – Brasil

<u>Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico</u>
- Puerto Iguazú /Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
- Paso de los Libres (única cabecera)
- Capanema (única cabecera)
- Bernardo de Irigoyen (única cabecera)
- Santo Tomé (única cabecera)

<u>Control de Cargas - Transporte Automotor</u>
- Puerto Iguazú /Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
- Paso de los Libres /Uruguayana (ambas cabeceras)
- Andresito (única cabecera)

[6] Decisión del CMC N° 4/2000, que revoca la Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 5/93

- Dionisio Cerqueira (única cabecera)
- Santo Tomé(única cabecera)

Control de Cargas - Ferrocarril

- Paso de los Libres /Uruguayana (ambas cabeceras)

Frontera Argentina – Paraguay

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Posadas (única cabecera)
- Clorinda /Puerto Falcón (ambas cabeceras)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Encarnación (única cabecera)
- Clorinda /Puerto Falcón (ambas cabeceras)

Control Integrado de Cargas - Ferrocarril

- Encarnación (única cabecera)

Frontera Argentina – Uruguay

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Fray Bentos (única cabecera)
- Paysandú (única cabecera)
- Concordia (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Fray Bentos (única cabecera)
- Paysandú (única cabecera)
- Concordia (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Ferrocarril

- Salto (única cabecera experimental)

Frontera Brasil - Paraguay

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Foz de Iguazú /Ciudad del Este (a definir)
- Pedro Juan Caballero (única cabecera)
- Guaira Mondo Novo/ Salto del Guairá (a definir)
- Santa Helena (única cabecera) (Incluido mediante Resolución GMC 49/01)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Foz de Iguazú /Ciudad del Este (a definir)
- Ponta Porã (única cabecera)
- Guaíra Mondo Novo/ Salto del Guaíra (a definir)
- Santa Helena (única cabecera) (Incluido mediante Resolución GMC 49/01)

Frontera Brasil – Uruguay

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Bella Unión (única cabecera)
- Quarai (única cabecera)
- Rivera
- Aceguá (RFB)
- Río Branco (única cabecera)
- Chuy (ROU)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Bella Unión (única cabecera)
- Artigas (única cabecera)
- Santana do Livramento
- Aceguá (RFB)
- Jaguarao (única cabecera)
- Chuy (ROU)

Asimismo cabe citar -entre otros instrumentos jurídicos- el Primer Protocolo Adicional del Acuerdo de Recife[7], el "Programa de Asunción" sobre medidas de simplificación operacional de tramites de comercio exterior y de frontera[8] y el "Acuerdo sobre Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados parte del MERCOSUR" que trata asuntos de naturaleza migratoria[9].

Al igual que en el ámbito de la CAN, en el MERCOSUR, si bien se han realizado avances significativos, el panorama de integración de los controles dista en mucho de las previsiones de los estados miembros traducidas en las normas enunciadas. En muchos pasos de frontera – incluso en varios de los principales (Paso de los Libres – Uruguayana; Fray Bentos – Puerto Unzué; Iguazú – Foz de Iguazú; Clorinda – Puerto Falcón; Ciudad del Este – Foz de Iguazú, etc.) la integración de los controles es inexistente o parcial.

A todo ello hay que agregar, -con relación a los países del Cono Sur-, lo establecido en los Anexos I y II del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre que tratan sobre los Aspectos Aduaneros y Migratorios, respectivamente, y lo que periódicamente se fue acordando bilateralmente por los países signatarios, en el marco del citado Acuerdo.

Fuera de los bloque regionales, se han realizado esfuerzos bilaterales para avanzar en la integración de los controles fronterizos; tal es el caso de las vinculaciones bilaterales entre la República Argentina y las Repúblicas de Bolivia y Chile, donde con fecha 16 de febrero de 1998, se celebró en Buenos Aires el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera con la República de Bolivia, mientras que el 8 de agosto de 1997, se celebró en Chile, el tratado entre la Argentina y Chile sobre Controles Integrados de Frontera y el de las de Chile con Bolivia y Perú. En la actualidad se está realizando la prueba piloto de integración en los controles a los pasajeros en el Paso Cristo Redentor (CH - AR), y existen sendos proyectos de centros integrado de control y nuevo puente fronterizo en la frontera Bolivia – Argentina (Salvador Mazza – Yacuiba) y centro de control integrado entre Chile y Bolivia (Tambo Quemado).

---

[7] Texto revisado, ordenado y consolidado por la Decisión CMC N° 5/2000 que revoca la Decisión CMC N° 12/93.

[8] Decisión CMC N° 2/1999

[9] MERCOSUR /RMI/ ACUERDO /Nº 17/1999

El espíritu de la normativa aplicable al transporte internacional de cargas

Los países de la región han avanzado en forma significativa en la edificación del marco normativo que permita una mayor fluidez y eficiencia en materia de transporte internacional de cargas.

La Decisión N° 399 de la Comunidad Andina prescribe, entre otros aspectos normativos del transporte internacional de cargas: que "La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida"; que **"**Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional"; que "Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional"; que "Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC (Carta de porte internacional por carretera) y un MCI (Manifiesto de carga internacional). Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías. Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una DTAI (Declaración de tránsito aduanero internacional) y que "El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:
a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin trasbordo de las mercancías.
El trasbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC".

En lo que hace a los países del Cono Sur, la normativa vigente en materia de Tránsito Aduanero Internacional[10] establece que "En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración de tránsito aduanero referente a las mercancías. En tal caso se controlará: "...a) La Declaración de Tránsito Aduanero (DTA) esté en regla; b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria y que los precintos aduaneros estén intactos...; c) que las mercancías transportadas correspondan, en naturaleza y número, a las especificadas en la declaración; y d) que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación...; además "**...**Para todos los efectos, la declaración de tránsito aduanero hará las veces de manifiesto de las mercancías y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite".

"...Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán la declaración DTA y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías."

---

[10] Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, Anexo I, Aspectos Aduaneros

"...La aduana de destino conservará un ejemplar de la declaración DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI".

Asimismo, los países deberán:

- "...Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI;"
- "...Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes; "

"...Facilitar en las aduanas de paso de frontera, a pedido del interesado, el cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos."

"...Los países cuyos territorios sean limítrofes deberán armonizar los horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes; "...Por la práctica de las formalidades aduaneras,... la intervención del personal de aduanas no dará lugar a pago alguno..., a excepción del funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. "...En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del personal.

A su vez, como se ha mencionado, los bloques económicos de la región han dictado normativas referidas a la operación de los distintos pasos de fronteras y a la armonización e integración de los controles que en ellos se realizan, de forma de minimizar los tiempos que demanda atravesar los mismos.

De esta forma, en caso de cumplirse en forma plena la normativa aplicable, los camiones podrían arribar a la frontera precintados con intervención aduanera en origen y continuar, en tránsito aduanero, hasta su destino, donde se nacionalizaría la mercadería. En este contexto, la intervención de los controles en la frontera – aunque no estuvieran integrados – no podría demandar más 30 minutos en cada país, siendo este el tiempo necesario para registrar en los sistemas informáticos aduaneros la salida o entrada del despacho, revisar las sogas y precintos y corroborar la habilitación y documentación del transporte.

No obstante, quizás porque la frontera es el reflejo del grado de madurez del desarrollo institucional de los procesos de integración, la realidad dista de ser la pretendida por la voluntad de los gobiernos.

El grado de apartamiento entre lo posible desde el punto de vista legal y lo verificado en la práctica es variable según la frontera y tipología de paso de que se trate (y aún entre distintos pasos de una misma frontera) como también variables son los factores que explican el desvío.

Aspectos que conspiran contra la fluidez del transporte internacional carretero en los pasos de frontera

Existe un consenso generalizado en torno a que una parte importante de las ineficiencias que se verifican en el transporte internacional de cargas en la región, encuentra su explicación en la operatoria e infraestructura disponible en los pasos de frontera. Como se señalara, la red vial por la que se realiza el transporte internacional, salvo casos muy contados que no involucran cantidades significativas de mercaderías, no representa un obstáculo significativo para la fluidez del transporte, sin perjuicio de que por razones de desarrollo económico y en algunos casos de seguridad los países involucrados pongan sus esfuerzos en la consolidación de nuevos corredores o en el mantenimiento y ampliación de los existentes

Se aduce, entre otros aspectos, la redundancia y cantidad de los controles, el funcionamiento de los controles nacionales en horarios no coincidentes para todos los organismos involucrados, la ausencia de infraestructura adecuada, la no internalización plena, por parte de los organismos y funcionarios actuantes, de las políticas y acuerdos alcanzados por los gobiernos e incluso, aspectos éticos. Este conjunto de elementos disvaliosos se traducen en tiempos “evitables” para los transportistas, que recargan el costo de prestación de los servicios, aunque no necesariamente, por las condiciones del mercado, dicho encarecimiento se traslade al precio de los fletes.

No es común tal aceptación cuando se trata de indagar acerca de otros factores que inciden en la eficiencia del modo, como por ejemplo las pautas operativas de la prestación, la incidencia de los agentes privados que intervienen en la operación del comercio y el transporte o la conducta de los exportadores e importadores, entre otros.

De esta forma el concepto “paso de frontera” pasa a englobar en forma indiferenciada problemas de distinta índole (institucional, grado real de integración imperante entre los países, capacidad nacional para traducir internamente los acuerdos regionales, fortaleza institucional de los organismos nacionales, capacidad y solvencia de importadores y exportadores, pautas operativas y calidad del servicio ofrecido por los transportistas, accionar de los despachantes de aduana, etc.), que se traducen en afirmaciones generales del tipo “cruzar esta frontera demanda tantos días”.

Esta afirmaciones, mucha veces incluso inexactas, como se mostrará al analizar en forma pormenorizada los pasos de frontera visitados, a fuerzas de ser repetidas toman la identidad de verdades axiomáticas y generan propuestas de soluciones para los problemas como por ejemplo atención ininterrumpida durante las 24 horas en frontera o simplificación de los trámites y documentos, que si bien pueden ser factibles y útiles en algunos casos no dan una respuesta satisfactoria al problema.

Sin perjuicio de que se volverá sobre estos temas al analizar en detalle los pasos de frontera visitados, en lo que sigue se comentarán brevemente algunos aspectos que inciden sobre la fluidez de transporte en los pasos de frontera más utilizados en el comercio intrarregional.

Trasbordos en los pasos de frontera

En función de las causas que lo originan pueden mencionarse varios tipos de trasbordo de mercaderías en las fronteras de los países de Sudamérica[11].

Normativo: su ocurrencia está determinada por una norma legal de carácter nacional. Esta situación se verifica solamente en la frontera Colombia – Venezuela, donde el gobierno venezolano, en abierta oposición a la normativa regional, mediante el dictado de Resoluciones Interministeriales dispuso, en el año 1999, el trasbordo obligatorio de la mercadería que ingresa desde Colombia.

Las razones esgrimidas para la adopción de dicha medida fueron:

- Los graves perjuicios ocasionados al transporte venezolano por el Programa de Liberalización que tiene como finalidad establecer un Mercado Común Andino de Servicios;
- Desigualdad de condiciones económicas en que compiten los transportistas venezolanos con su homólogos colombianos, debido a la inseguridad que impera en las carreteras colombianas;
- La situación de conflicto social en la zona de la frontera (paro de los transportistas de Táchira, secundado por los transportistas de pasajeros y combustibles que paralizó la frontera) que afecta la fluidez del comercio subregional:
- La obligación del gobierno venezolano de garantizar el trabajo de sus nacionales frente a competencia en desigualdad de oportunidades a la que se encuentra sometido.

La medida unilateral del gobierno de Venezuela fue recurrida por Colombia ante la Secretaría General de la CAN, quien dictaminó una resolución de incumplimiento.

Debe señalarse que, de acuerdo a la información existente, la resolución del gobierno de Venezuela no ha dado los resultados esperados, debido entre otros aspectos a la fuerte penetración de empresas colombianas radicadas en Venezuela y al desvío de carga hacia el medio marítimo.

Los efectos para el transporte internacional son ampliamente negativos toda vez que debe trasbordarse innecesariamente la carga (con el incremento en tiempo y costo que ello conlleva). Accesoriamente, dicho trasbordo se realiza en condiciones deficitarias en materia de equipamiento y disponibilidad de infraestructura adecuada. De acuerdo a la información disponible[12], se estaría construyendo en el lado venezolano, en Paraguachón, un puerto seco para facilitar el trasbordo de la mercadería que en ese sitio se realiza en plena vía. Esta medida y la consolidación – frente a la nueva realidad – de las almacenadoras ubicadas en las cercanías de los pasos, genera nuevos obstáculos para retrotraer la situación y dar cumplimiento a la Decisión N° 399.

---

[11] Se sigue aquí la clasificación empleada en “Transporte sin Fronteras” CAF – Universidad Politécnica de Valencia - 2000

[12] Idem anterior

Preventivo: cuando los transportistas de un país, por razones de seguridad, evitan el ingreso al territorio de otro país. Este tipo de trasbordo se da solamente por parte de los transportistas venezolanos que no ingresan al territorio colombiano debido a las condiciones de inseguridad imperantes por el accionar de los grupos armados

Coactivo: cuando sin que medie norma legal que lo respalde, los transportistas de un país impiden por la fuerza la entrada de transportistas de terceros países. Esta situación se presenta en la frontera de Colombia – Ecuador (paso de Rumichaca) donde los transportistas colombianos han institucionalizado por la fuerza el trasbordo, aduciendo desventajas comparativas con respecto a los transportistas ecuatorianos que impiden la competencia. Asimismo, invocan que los transportistas ecuatorianos realizan cabotaje (no autorizado por la norma regional) dentro de Colombia. Esta situación, si bien no oficializada, es tolerada por los gobiernos.

Las operaciones de trasbordo se realizan en almacenadoras privadas ante la ausencia de dependencias públicas para tal fin. El efecto, al igual que en el caso de los trasbordos normativos y preventivos, es sumamente dañino para la fluidez y eficiencia del transporte bilateral.

Operativo: surge cuando las empresas de transporte lo encuentran más ventajoso que el transporte directo y esta situación es conocida y admitida por los clientes o bien cuando existe para el importador y/o exportador de la mercadería una razón de costos que le torna deseable el trasbordo de la mercadería y la continuación del viaje con un transportista local. Esta situación se verifica en las fronteras de Brasil con sus vecinos y en la frontera de Perú – Ecuador.

Brasil, si bien lo permite, utiliza en forma muy escasa las facilidades del tránsito aduanero para sus importaciones y exportaciones. Esta situación es explicada por distintos motivos:

- Menores costos y tiempos en formalizar las exportaciones y nacionalizar la mercadería en la frontera (costo del despachantes, tiempo generalizado de cruzar la frontera y nacionalizar en destino frente a la nacionalización en la frontera, existencia de depósitos para el almacenaje de las cargas en casi todos los pasos de frontera que permiten una mejor administración del stock, etc.).
- Modalidad de sus compras externas (FOB)
- Menores costos en materia de transporte. Al existir un precio menor de los fletes en el mercado doméstico, el transporte de mercadería sin aduanizar hacia la frontera y ya nacionalizadas desde la frontera a destino, se lleva a cabo a los precios locales, aunque no necesariamente se trasborde de vehículo.
- Desigualdad en los flujos de transporte que torna poco atractivo para los transportistas de los otros países la realización de viajes de grandes distancias como las que demanda la geografía de Brasil y retornos en lastre

En el caso Perú – Ecuador los aspectos que favorecen la realización del trasbordo operativo, están dadas por.

- Dificultad para los transportistas ecuatorianos en conseguir carga de retorno desde Lima.

- Obligación, impuesta por Perú de nacionalizar la mercadería en la primera aduana.
- Existencia del Convenio Transfronterizo de Transporte que permite realizar transporte entre los departamentos de Tumbes, Piura y Cajamarca en Perú y los de El Oro, Loja y Zamora – Chinchipe en Ecuador, con una reglamentación menos exigente que la prevista por la CAN. Esta situación permite realizar, por ejemplo, un transporte entre Guayaquil y Lima (trasbordando la carga) sin requerir de operadores habilitados para el transporte internacional.

Comercial: variante del anterior, se produce por la práctica generalizada de vender FOB, lo que obliga al cambio de transportista en la frontera. Como se mencionara más arriba, este tipo de trasbordo, sin que necesariamente se cambie de vehículo, se da principalmente en las fronteras brasileñas. En muchos casos (Paso de los Libres – Uruguayana) una parte importante de la mercadería nacionalizada en la frontera es acopiada en centros de almacenaje y distribución a la espera de envío a los centros de consumo en el caso de importaciones. En sentido contrario la mercadería arriba a la ciudad fronteriza desde los centros de producción y es almacenada hasta el momento en que se genera la demanda de exportación.

Aduanero: es consecuencia de la escasa utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, en el seno de la CAN y del MIC – DTA en los países del Cono Sur, así como de los procedimientos aduaneros nacionales que obligan a la nacionalización de la mercadería en el primer puesto fronterizo de acceso al país. En este caso, no necesariamente se realiza el trasbordo físico de la mercadería, que una vez nacionalizada puede continuar a su destino en el mismo vehículo.

Este tipo de restricciones se encuentran, de acuerdo a la información disponible, en las fronteras de Uruguay, Perú y Chile. En este último caso, si bien el primer control aduanero (avanzadas) se sortea en tránsito, la carga debe nacionalizarse en la primera aduana ubicada en el trayecto.

En todos los casos señalados, los únicos “tránsitos“ que se verifican son los que involucran despachos desde y hacia terceros países que transitan por su territorio, Vg. Brasil – Argentina en tránsito por Uruguay y el comercio exterior de Bolivia con terceros países que se canaliza por los puertos de Chile y Perú, o hacia zonas francas en el mismo país.

La existencia de exigencias en materia de nacionalizar las cargas en la frontera, generalmente acompañado con la formalización de las exportaciones en el mismo sitio, genera una labor de importancia que afecta la fluidez del transporte en los pasos de frontera.

Sin perjuicio de ello, no debe perderse de vista que los tiempos de realizar dichas operaciones en la frontera, deben necesariamente compararse con los insumidos por los trámites de aduanización y nacionalización de la mercadería en origen y destino respectivamente y los tiempos que insume el paso de frontera en “tránsito”. Así, el funcionamiento inadecuado de los depósitos fiscales en origen o destino, la inexistencia o la escasa cantidad de los mismos y los costos que demande su utilización, pueden generar que, a pesar de que el cruce de frontera se realice en forma más fluida, los costos generalizados de transporte sean mayores.

Controles en la frontera

Infraestructura y equipamiento disponible

De acuerdo a la información existente y lo corroborado en la visita a varios pasos de frontera por el equipo consultor, la dotación existente en materia de infraestructura y equipamiento para las tareas de control que se realizan en la frontera muestra carencias muy significativas. Son escasos los pasos de frontera de importancia que – en un sólo ámbito o en ambos países - cuentan con disponibilidad de espacio funcionalmente apto para las tareas necesarias y disponen del equipamiento mínimo requerido para ellas.

En este sentido , se aprecian situaciones muy disímiles, tanto para la realización de las tareas de control como en la disponibilidad brindada a los transportistas y agentes privados que se desenvuelven en el transporte internacional de mercaderías. Aún en un mismo paso existen divergencias significativas en cuanto al equipamiento e infraestructura disponible.

La carencia de infraestructura y equipamiento para la realización de los controles, por ejemplo, la inexistencia o no funcionamiento de las balanzas o espacios físicos absolutamente inadecuados deriva en la realización de verificaciones incompletas y poco eficaces, fundamentalmente en el estadio actual donde la fiscalización es principalmente física

Existen, asimismo, casos donde la infraestructura existente limita la posibilidad de otorgar un tratamiento más ágil a los vehículos en tránsito o donde las demoras son explicadas por la mala organización en los procesos de control.

Si bien, puede no influir en la rapidez de las operaciones, es menester señalar que cualquiera sea el tipo de control que los Estados consideren necesarios para garantizar la integridad fiscal y la detección de ilícitos, los mismos deben realizarse en ámbitos adecuados que brinden a los funcionarios, transportistas y agentes privados todas las comodidades y servicios para desarrollar su labor en forma eficiente.

Así, la existencia de recintos aduaneros carentes de toda funcionalidad y espacio, la ausencia de playas de estacionamiento y de servicios adecuados – aún los básicos – son aspectos que no sólo conspiran contra una mayor eficiencia de los controles y el transporte, sino que operan en forma negativa sobre la calidad de vida de los conductores.

Los pasos que presentan los mejores estándares en este sentido son aquellos donde se ha producido la participación – aún incipiente en términos generales pero importante por ejemplo en Brasil y en menor medida Bolivia y Perú (recintos aduaneros) - de un operador privado ya sea en la construcción y explotación del área de control o administrando y mejorando las estaciones de propiedad pública.

Argentina, a pesar de la importancia del transporte carretero para su comercio exterior, muestra una precariedad significativa en casi todos sus pasos de frontera, pero cuenta, junto con Brasil, con el paso de frontera de mejor desempeño de la región en términos de infraestructura, funcionalidad y equipamiento: Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR).

Pautas operativas, armonización de controles y controles integrados

No obstante la voluntad de los gobiernos expresada en la normativa supranacional, los avances logrados en materia de armonización de los controles e integración de los mismos, muestra aún un largo camino por recorrer.

Aspectos simples como la uniformidad de los horarios de los distintos organismos de control involucrados es una asignatura en muchos casos pendiente que no requeriría – salvo una incidencia menor en los presupuestos - más que la voluntad política de implementarla. Incluso fue dable observar, en algunos pasos de frontera, el incumplimiento de los horarios formales de los organismos.

De acuerdo a la información existente y la verificada en los pasos visitados, salvo excepciones, no se detectaron manuales de procedimientos para el desempeño de los funcionarios ni estudios de organización y método que entreguen tiempos estándares para las diversas tareas que cumplen y permitan definir los procedimientos más eficientes (en oposición a los realizados según la costumbre) y la planta – en número y perfil - de personal necesario.

Asimismo, son prácticamente inexistentes los sistemas de control de gestión que indique en cada caso los tiempos de las intervenciones de los distintos organismo. Salvo en el caso de Santo Tome (AR) – Sao Borja (BR), los pocos sistemas disponibles se limitan a registrar el ingreso y el egreso del camión a las instalaciones del área de control.

Como se señalara, la integración de los controles de frontera en los países de la CAN aún se encuentra en estadio de proyecto, mientras que en el caso de los países del MERCOSUR, la mayoría de los pasos de frontera de importancia, en función del volumen transportado; aun no completaron lo acordado por los gobiernos hace casi una década.

Debe señalarse que aún en los casos en que los controles se realizan en un mismo ámbito físico, la integración de los mismos es sólo una cuestión semántica ya que se continúan realizando en forma secuencial. La excepción a esta pauta está dada por el funcionamiento, en algunos pasos de frontera, de controles fitosanitarios que realizan sus tareas al unísono y sobre una misma muestra, marcando el camino sobre lo deseable para las tareas de los restantes organismos.

Los distintos sistemas informáticos utilizados por las aduanas de los países, si bien han significado un avance significativo para acortar la duración de los despachos, no se encuentran mínimamente integrados entre sí, aun en los casos donde si lo están los controles. Esta situación impide la complementación de los distintos organismos nacionales y una simplificación en las tareas administrativas y de control

Asimismo, se resiente la eficiencia de los organismos nacionales para lograr un adecuado resguardo de la integridad fiscal. Nótese que en el caso de controles concurrentes la cantidad de revisiones por canal rojo (revisión física) que se realizan en la frontera (variable según las pautas de cada país y tipo de mercadería) se incrementarían para los dos países en la cantidad en que hoy se verifican combinaciones de canal verde – canal rojo o canal amarillo – canal rojo, insumiendo incluso menores tiempos que los actuales. Por otra parte, es usual consultar la información oficial de dos países y constatar diferencias – a veces muy importantes –

en los volúmenes y valores comerciados entre ellos o no coincidencias en la nomenclatura arancelaria de los bienes intercambiados.

Actitud y compromiso de los funcionarios nacionales en los pasos de frontera

Los conceptos de integración no se trasladan fácilmente a los pasos de frontera. Los funcionarios continúan apreciando su labor - realizada en forma más o menos eficiente - como un compartimiento estanco donde no se valoriza adecuadamente la colaboración y complementación con los organismos de verificación y control del país vecino.

Asimismo, se informa y pudo observarse, la existencia de desconocimiento de la normativa regional aplicable (fundamentalmente en los países de la CAN) y divergencias en la aplicación de la normativa por parte de los funcionarios intervinientes, aún en un mismo paso fronterizo.

El desconocimiento de las normas o la falta de normalización en los criterios y procesos por parte de los agentes actuantes genera incertidumbre e ineficiencia y pone de manifiesto el grado de “autonomía” con que se manejan los funcionarios cuando no existen normas de procedimientos claras cuyo cumplimiento se controle adecuadamente.

Salvo en el caso de algunos países para sus exportaciones, no se observa un comportamiento de los funcionarios orientado a favorecer la fluidez del comercio entre los países de la región ni una preocupación por el resultado de la labor de uno de los eslabones importantes en dicho comercio: los transportistas.

Se advierte, asimismo, un positivo efecto “imitación” en el comportamiento de los funcionarios nacionales en las distintas fronteras, que tiende a ubicarse en los niveles que se verifican en el lado más eficiente. Tal es el caso de las fronteras de Chile (país que presenta el comportamiento técnico – ético de funcionarios nacionales más valorados por los agentes privados del comercio internacional). En este caso es dable observar como en las fronteras de este país con Argentina y Bolivia, el desempeños de los funcionarios argentinos y bolivianos es más eficaz que el que les cabe, a igualdad de normas y procedimientos, en la frontera común de Argentina - Bolivia o la fronteras de Bolivia – Perú y de Argentina con Paraguay y Uruguay.

Incidencia de los agentes privados sobre la fluidez del transporte en el paso de frontera.

Una parte importante de las demoras evitable en la frontera están relacionadas con la oportunidad y grado de completitud que tiene la documentación asociada a las cargas y al transporte. Muchas veces, entre el tiempo de arribo del camión a la frontera y la presentación de la documentación respectiva ante las autoridades aduaneras, media un lapso importante, explicado por faltantes y carencias en aquélla. Asimismo, son usuales los casos en que el camión atraviesa la frontera de un país y queda detenido en el otro lado por problemas análogos o falta de pago oportuno de los derechos respectivos.

Esta situación no es menor, toda vez que en la mayoría de las vinculaciones bilaterales la utilización de los tránsitos es escasa. Es importante aquí el nivel de capacidad y solvencia de los exportadores e importadores para prever el cumplimiento

de la legislación aplicable y afrontar los pagos que se derivan de la operación que realizan.

A modo de ejemplo, en Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR), el tiempo medio de permanencia de los camiones en área de control integrado es notoriamente superior – en promedio – al tiempo que demanda la intervención de ambas aduanas y de otros controles. En general (se excluyen los casos de fronteras con trasbordos obligatorios o donde los controles fitosanitarios son utilizados eventualmente como medidas para-arancelarias), puede afirmarse que en la mayoría de los pasos de frontera, si se arriba a un horario razonable y con la documentación exigida en regla, la liberación del vehículo se realiza en el mismo día del arribo.

Otro aspecto de importancia reside en las pautas operativas de los transportistas e incluso su capacidad para organizar el viaje de acuerdo a las disponibilidades existentes en materia de horarios de atención en los pasos de frontera. En este sentido, la monoconducción generalizada en el transporte carretero internacional (en todos los pasos visitados sólo pudo visualizarse una empresa que utiliza doble conducción), a la vez que subutiliza el bien de capital, genera tiempos de viaje muy superiores a los que la tecnología y la red vial permiten.

Es usual observar el arribo de camiones a los pasos de frontera en horarios inadecuados por lo tardíos, para hacer noche en la misma y comenzar los trámites al día siguiente. La existencia de atención durante las 24 horas no cambiaría demasiado esta situación toda vez que el transportista debe dormir y las inmediaciones del pasos de frontera es, por lo general, más segura tanto para el transportista como para las cargas. Esta situación explica la poca utilización de los horarios de habilitación extraordinaria en aquellos pasos donde ambos países ofrecen dicha alternativa. También tiene importancia el horario de recepción de los despachos en destino; por ejemplo en Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), muchos transportistas con destino Montevideo que culminan sus trámites en horas de la tarde, hacen noche en el centro de frontera o en sus inmediaciones, ya que de lo contrario arribarían a la citada ciudad por la noche cuando el depósito de recepción se encuentra cerrado.

Accesoriamente, los procedimientos comerciales de exportación e importación entre los países generan una serie de documentación que debe ser realizada y tramitada en muchos casos por agentes que se agregan a los actores principales de la operación (exportador-transportista-importador) y añaden su cuota de ineficiencia a la operatoria general.

Grado de vinculación económica de la población aledaña con el transporte internacional o la infraestructura del paso

La existencia de una fuerte vinculación económica de las poblaciones aledañas con el transporte internacional o con la infraestructura del paso puede originar situaciones que afectan la fluidez del transporte carretero.

Se debe discernir aquí entre las vinculaciones económicas basadas en una actitud proactiva respecto del transporte y el comercio internacional, de aquéllas que obtienen sus ingresos a partir de su obstaculización. En el primer caso, se trata del lógico complemento que la actividad de transporte puede inducir en el comercio local y por ende en la generación de empleos, mientras que en el segundo los ingresos se derivan fundamentalmente de situaciones anómalas respecto a lo que debe ser el funcionamiento deseable del transporte carretero.

Esta particularidad se presenta en aquellos pasos de frontera donde se verifican medidas que atentan contra la libre circulación de los transportes y por causa y/o efecto de las mismas se generan - al amparo de situaciones socio económicas precarias – fuentes de ingreso basadas en necesidades ficticias impuestas por la restricción (fronteras de Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador).

Es también observable en aquellos pasos donde existe una actividad comercial (legal e ilegal) ligada al transporte internacional realizado en forma artesanal (Frontera Perú – Bolivia; frontera Ecuador – Perú). En estos casos, los intereses de las localidades aledañas son contrarios a la utilización en el primer caso y a la construcción en el segundo, de vías alternativas que eviten el paso de los transportes por la vialidad urbana.

Por último, deben mencionarse los casos en que las actividades de las poblaciones aledañas están muy vinculadas a la infraestructura vial del paso de frontera. En esta situación se encuentra la frontera Perú – Bolivia, donde la realización de una feria artesanal implica el cierre del paso al tránsito durante dos días de la semana; el paso de frontera entre Foz de Iguazú (BR) y Ciudad del Este (PA) donde la intensa actividad comercial obstaculiza en grado importante el tránsito de vehículos pesados; Salvador Mazza (AR) – Yacuiba (BO) con saturación del puente por la feria regional y por el intenso intercambio comercial transfronterizo; Encarnación (PA) – Posadas (AR), donde el intenso tránsito vecinal fronterizo plantea problemas de congestión y demoras a los servicios cargas y pasajeros y Huaquillas (EC) – Aguas Verdes (PE) donde el intercambio transfronterizo plantea problemas de congestión.

Identificación de los pasos de frontera entre los países de Sud América

Existe una importante cantidad de pasos de frontera – casi un centenar – entre los países de Sud América, que presentan una variada gama de tipologías en lo que se refiera al tipo de frontera, ubicación geográfica, temporalidad, relación física y económica con las poblaciones aledañas, características del transito pasante, grado de integración física y operativa binacional existente, infraestructura disponible para el control de los transportes y las cargas, importancia en el comercio internacional, tipo de mercadería transportada, organismos de control presentes, características aduaneras de los flujos pasantes, etc.

A fin de dar cuenta de ellos y presentar sus principales características en formato homogéneo, se ha elaborado, para la gran mayoría de los mismos, una tabla que contiene (cuando corresponde) los siguientes atributos: países que vincula; localidad fronteriza y sus características; otras localidades cercanas; ubicación; aspectos geográficos; temporalidad; vías de acceso principales, con su carpeta de rodado y estado; controles migratorios; aduana y controles sanitarios a las cargas; seguridad; volumen de tránsito anual; importancia en el comercio bilateral y regional; aspectos del comercio y el transporte carretero internacional, grado de integración de los controles y vinculación económica de las poblaciones aledañas respecto al transporte internacional.

Las tablas mencionadas fueron también preparadas para los pasos de frontera visitados durante la realización de este estudio. Sin perjuicio de ello, dichos pasos son objeto de un análisis más minucioso cuyos resultados pueden verse en el capítulo siguiente.

La información elaborada para los pasos de frontera con mayor relevancia, en lo que se refiere al comercio internacional carretero, en cada vínculo bilateral, se presenta en este apartado. En el *Anexo Pasos de Frontera* se incluye el inventario de pasos relevados con el agregado de fotografías ilustrativas de los mismos.

Principales pasos de frontera en el comercio bilateral carretero

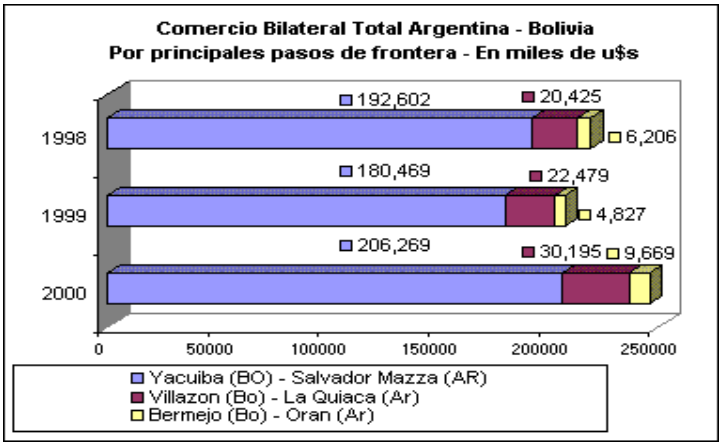
Para cada vinculo bilateral se presenta una selección de los principales pasos de frontera utilizados, su incidencia en los valores y volúmenes totales comerciados (1998 – 2000), la direccionalidad que en ellos se verifica (2000) y sus principales características a través de la ficha antes aludida. En el Anexo Estadístico se presenta similar información, para el lapso 1998 – 2000, discriminada por sentido que incorpora, en algunos casos, pasos de menor importancia que la de los seleccionados.

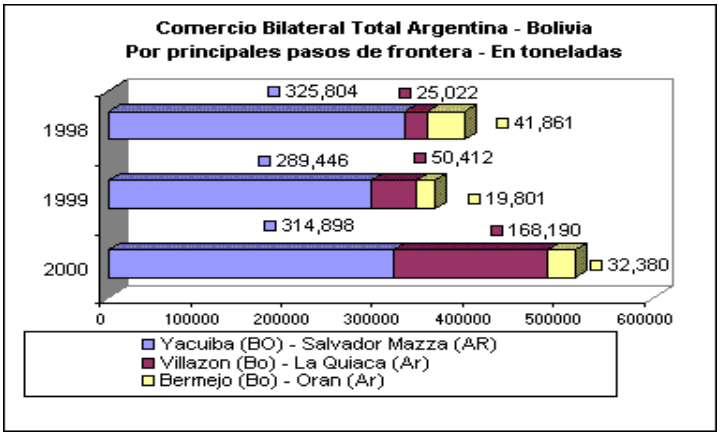
Argentina – Bolivia

Los tres principales pasos de frontera entre estos países - Yacuiba (BO) – Salvador Mazza (AR), Villazón (BO) – La Quiaca (AR) y Bermejo (BO) – Orán (AR) -, explican el 90% de su comercio bilateral carretero que, en el año 2000, ascendió a 257 millones de dólares y 577 mil toneladas, respectivamente.

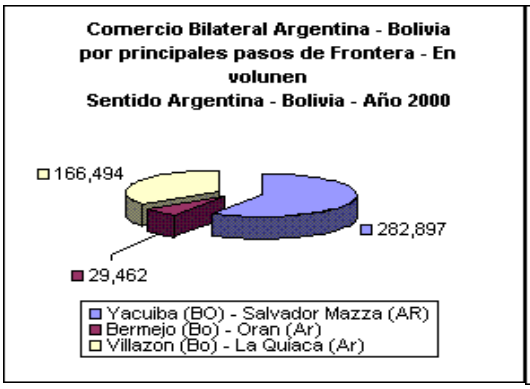
Dentro de los pasos seleccionados se destaca Yacuiba – Salvador Mazza, por donde en el lapso mencionado se transportaron el 84% de los valores y el 61% de los volúmenes intercambiados.

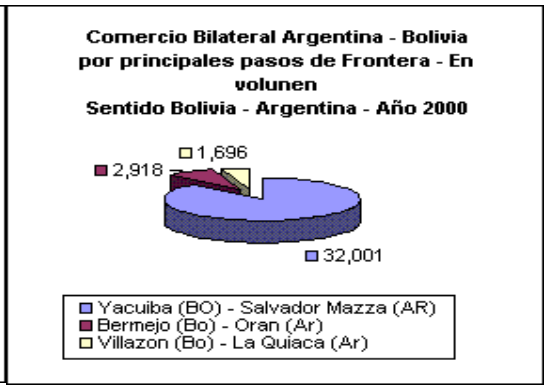
En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000, en valores y volúmenes.





La direccionalidad verificada en los tráficos es marcadamente favorable a los despachos argentinos.





Las principales características de los pasos enunciados son las siguientes :

Nombre del Paso	SALVADOR MAZZA - YACUIBA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Salta	Bolivia – Departamento de Tarija
Localidad fronteriza	Salvador Mazza (16.000 habitantes)	Yacuiba (15,000 habitantes)
Características de la localidad	Intensa actividad comercial fronteriza.	
Otras Localidades	Tartagal; Gral. Moscón	Tarija
Ubicación	Se encuentra ubicado al este de la Cordillera Central a 650 metros sobre el nivel del mar. 22° 10' 03" Latitud Sur – 65° 37' 25" de Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Serranía con vegetación subtropical, lluvias anuales de 200 mm. con temperaturas medias de 41° y 15° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	

Nombre del Paso	SALVADOR MAZZA - YACUIBA	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 34. En este paso existe conexión ferroviaria	Ruta N° 9 En este paso existe conexión ferroviaria
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada. Estado bueno	Pavimento entre Villa Montes y Yacuiba. Estado Bueno, luego de Villa Montes, tramos de tierra, pavimento y ripio.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente	Migraciones
	Horario de atención 24 hs.	Horario: Ídem Argentina
Aduana y controles fitosanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente. Horario Pasajeros: 24 hs. Cargas 07.00 a 21.00 hs. y de 07.00 a 01.00 hs. para cargas peligrosas. Controles Fitosanitarios Horario 8 a 16.00 hs. con habilitación extraordinaria fuera de horario	Aduana y servicios fitosanitarios en iguales horarios que en Argentina
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional S. Mazza	Destacamento Policial de Frontera
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros: 92; vehículos turistas 3100, Tránsito Vecinal Fronterizo: 4300, Camiones: 16700	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la principal vinculación, medida en toneladas transportadas, entre Argentina y Bolivia. En el año 2000 se canalizaron por este paso aproximadamente 315.000 toneladas por un valor de 207 millones de dólares.	
	El sentido de los despachos, muestra la importancia de las exportaciones argentinas que totalizan el 89% del volumen transportado y el 83% de su valor.	
	Por este paso, asimismo, se registran algunos despachos de escasa significación entre Bolivia y Uruguay y Bolivia Paraguay, que se realizan en tránsito por Argentina.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de las exportaciones argentinas, oscila en torno a los 600 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 990 dólares.	
	Los principales productos que se comercializan por este paso son los siguientes:	
	Sentido Bolivia - Argentina	
	Combustibles minerales; aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; madera; carbón vegetal y manufacturas de madera; frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos); sal; azufre; tierras y piedras; yesos; cales y cementos; bebidas; líquidos alcohólicos y vinagre; minerales metalíferos; escorias y cenizas; preparaciones de hortalizas; frutos u otros frutos o demás partes de plantas; muebles; artículos de cama y similares; productos cerámicos; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo.	
	Sentido Argentina - Bolivia	
	Combustibles minerales; aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; cereales; productos de la molinería; malta; almidón y fécula; insulina; gluten de trigo; manufacturas de fundición hierro o acero; sal; azufre; tierras y piedras; yesos; cales y cementos; grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal; productos diversos de las industrias químicas; plástico y sus manufacturas.	
Controles integrados	Los países han acordado a nivel de Cancillería la necesidad de adecuar la infraestructura existente e implementar a la brevedad controles integrados a las cargas y a los pasajeros. En forma no oficial las aduanas de ambos países intercambian información sobre los flujos comerciales	

Nombre del Paso	SALVADOR MAZZA - YACUIBA
Varios	Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera. Aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países, son frecuentes los denominados Tours de Compras que explican la gran cantidad de servicios de Ómnibus Argentinos que finalizan su trayecto en Salvador Mazza.
	El paso presenta saturación por inadecuada infraestructura y ocupación por parte de comerciantes informales.
	A partir del año 2001 se comenzaron a prestar servicios de transporte de pasajeros regulares internacionales entre Bolivia y Argentina

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON	
	PUENTE INTERNACIONAL INGENIERO HORACIO GUZMAN	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Jujuy	Bolivia – Departamento de Potosí
Localidad fronteriza	La Quiaca (14.000 habitantes)	Villazón (28.000 habitantes)
Otras Localidades	Lib. Gral. San Martín	Tarija
Ubicación	22° 10’ Latitud Sur – 65° 37’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	A 3.400 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso. Temperaturas promedio de 18° y 3° en verano e invierno, respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 9	Ruta Panamericana
Carpeta de rodado y estado	Consolidado y asfalto – Estado bueno	Empedrado consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional . Permanente. Horario 24 hs. para TVF y de 7 a 24 hs. para el resto	Migraciones. Ídem Argentina
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana . Permanente. Horario pasajeros, de 7 a 24 hs. Cargas, de 7 a 19 hs Controles fitosanitarios (SENASA) 8 a 16 hs. Habilitación extraordinaria.	Aduana – Ídem Argentina Controles Fitosanitarios (SENASAG) 7 a 19 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Pte. Internacional	Destacamento Policial de Frontera
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Transporte de pasajeros 15; Vehículos turismo 1.400; Tránsito Vecinal Fronterizo 30.000; Transporte de Carga: 8.500	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la segunda vinculación en importancia para el comercio bilateral de Bolivia y Argentina, con un 50% del movimiento que registra Salvador Mazza – Yacuiba. El movimiento de cargas registrado en el 2000, alcanzó a aproximadamente 168.000 toneladas y 30 millones de dólares. Más del 95% del tráfico tiene direccionalidad AR - BO.	
Aspectos del comercio y el	El valor medio de la tonelada transportada en sentido AR – BO alcanza a los 175 dólares, mientras que en sentido contrario es de 690 dólares.	

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON
	PUENTE INTERNACIONAL INGENIERO HORACIO GUZMAN
transporte carretero	
Varios	Los controles no se encuentran integrados. Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera, aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países

Nombre del Paso	ORAN - BERMEJO	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Salta	Bermejo – Dpto. De Tarija
Localidad fronteriza	Aguas Blancas – 1 Km.	Bermejo
Otras Localidades	Orán	Tarija - Yacuiba
Ubicación	22° 45’ Latitud Sur – 65° 20’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	A 1.200 metros sobre el nivel del mar, su relieve es de serranía subtropical, con temperaturas medias de 41 y 15° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 50	Ruta N° 1
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado bueno	Pavimento y ripio. Estado regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Todas las categorías. Horario 24 hs.	Migraciones – Similar horario que Argentina
Aduana	Dirección General de Aduana. Permanente. Horario pasajeros 24 hs. y Cargas de 07.00 a 19.00 hs	Aduana – Similar horario que Argentina
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Aguas Blancas	Destacamento Policial de Frontera
Volumen de tránsito anual	Vehículos de pasajeros, 23; Vehículos turistas 13.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 3.700; Cargas 1.600	
Importancia en el comercio bilateral y regional	El paso es el tercero en importancia en el comercio bilateral de Bolivia y Argentina. En el año 2000 se comercializaron por el mismo 32.000 toneladas por un valor de 9.7 millones de dólares. El sentido predominante de los envíos es AR – BO que totaliza el 90% de los despachos tanto en volumen como en valor.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de las exportaciones argentinas, oscila en torno a los 295 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 325 dólares. Estos valores son sustancialmente inferiores al los registrados en el comercio carretero total entre ambos países	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados.	
Varios	Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia	

Nombre del Paso	ORAN - BERMEJO
	económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera, aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países. Son frecuentes los denominados Tours de Compras que explican la gran cantidad de servicios de Ómnibus Argentinos que finalizan su trayecto en Aguas Blancas.

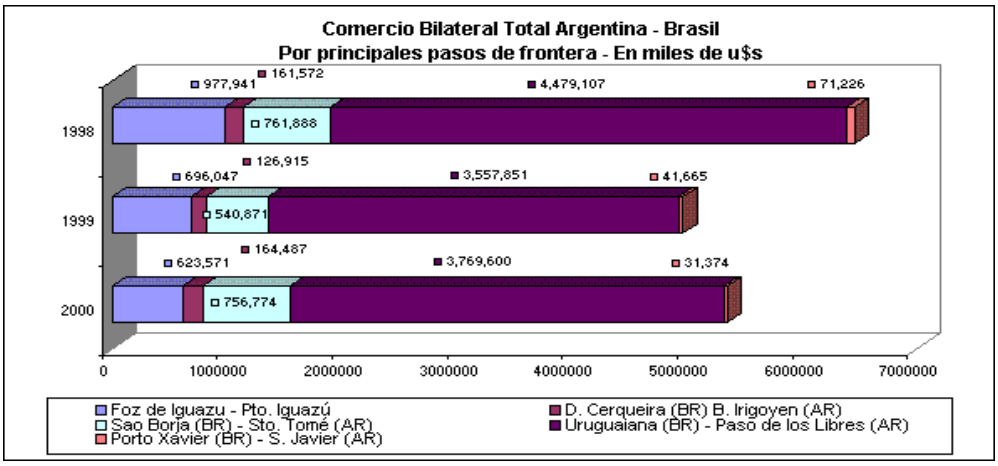
Argentina – Brasil

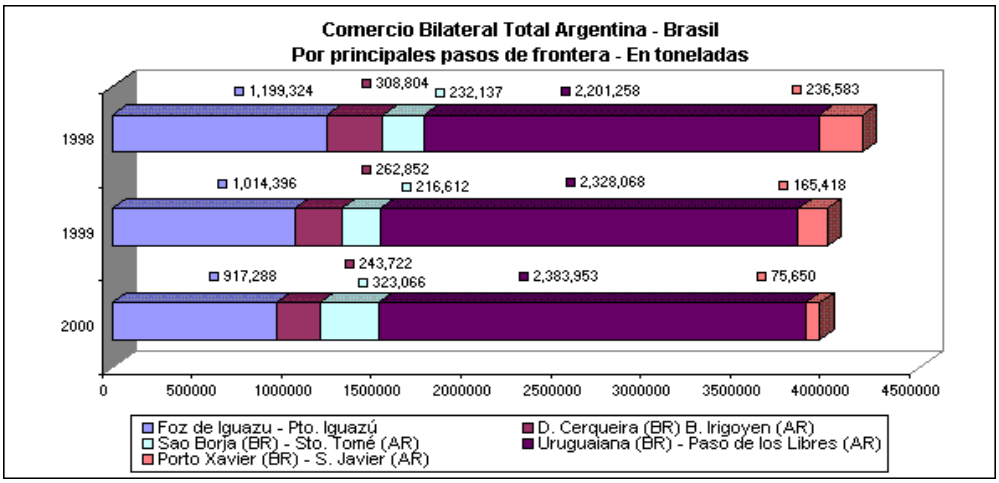
La principal vinculación entre los países sudamericanos, en lo que hace al comercio carretero, materializa el transporte de los flujos comerciales por un número importante de pasos de frontera comunes y en menor medida utilizando, en tránsito, el territorio Uruguayo. En este caso los pasos de frontera involucrados son: Chuy (UR) – Chuy (BR); Rivera (UR) – Santana do Livramento (BR) y Jaguarao (BR) – Río Branco (UR) y Gualeguaychú (AR) – Fray Bentos (UR).

En el caso de materializarse la conexión vial entre Buenos Aires y Colonia, la alternativa de tránsito a través de Uruguay podría captar una porción importante de los despachos, toda vez que dicha conexión reduciría en forma significativa las distancias de viaje.

Los cinco pasos comunes seleccionados - Foz de Iguazú (BR) – Puerto Iguazú, Dionisio Cerqueira (BR) – Bernardo de Irigoyen (AR), Sao Borja (BR) – Santo Tomé (AR), Uruguayana (BR) – Paso de los Libres (AR) y Porto Xavier (BR) – San Javier (AR) -, representan el 97% de los valores y volúmenes comerciados entre ambos países por modo carretero, que en año 2000, ascendieron, respectivamente, a 5.044 millones de dólares y 4 millones de toneladas. Dentro de los pasos seleccionados se destaca Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR) con el 59% de los volúmenes totales del comercio carretero bilateral.

En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000, en valores y volúmenes.

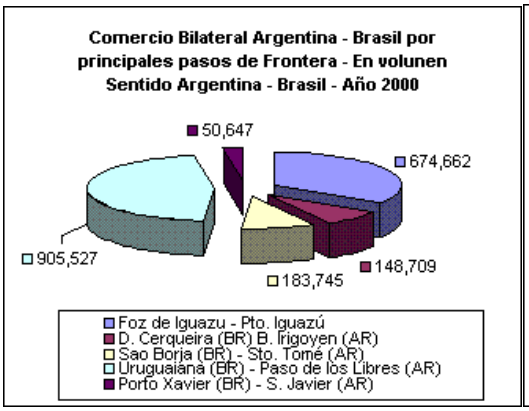


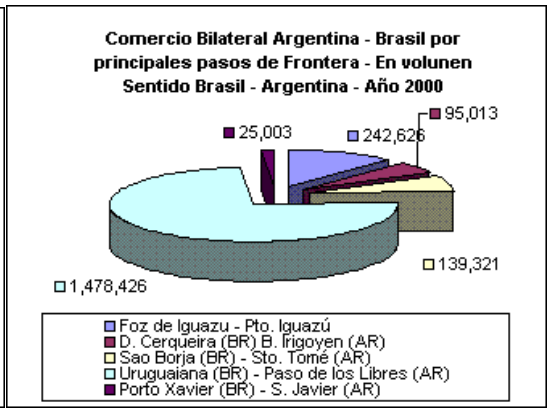


A pesar de registrar una balance de volúmenes equilibrado en la distribución por paso de frontera utilizado, muestra marcadas disparidades con supremacía de los tráficos Brasil – Argentina en Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR) y la de los despachos argentinos en Puerto Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR) y Santo Tome (AR) – Sao Borja (BR).

Esta circunstancia explica, en el caso de Paso de los Libres – Uruguayana, el elevado porcentaje de vehículos en lastre, que alcanza al 39% del total de los pasantes. En Santo Tomé - Sao Borja (el otro paso para el que se dispone de esta información), la media de camiones vacíos alcanza al 11%, aunque el pago de peaje para hacer uso del puente puede inducir a los transportistas que pasaron cargados por dicho paso a regresar vacíos por Paso de los Libres – Uruguayana.

La direccionalidad de los tráficos, de acuerdo a los valores registrados en el año 2000, se presentan en los siguientes gráficos.





La principales características de los pasos seleccionados en este vínculo se muestran a continuación

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Paso de los Libres	Uruguayana
Características de la localidad	Ubicada a 409 Km. de la capital provincial (Corrientes), se trata de una zona apta para cultivos de arroz, hortalizas y frutales y hay ganado vacuno y lanar. Tiene un fluido comercio con la ciudad brasileña de Uruguayana. Una parte importante de actividad económica está vinculada al transporte de carga internacional carretero que se verifica en el Puente Población 48.000 habitantes.	Se encuentra a 634 Km. por carretera de la capital del estado, Porto Alegre, con la que también está conectada por vía férrea.. También enlaza por ferrocarril con Bagé, Santana do Livramento y con varias ciudades argentinas y uruguayas. Es un centro comercial importante, así como un destacado núcleo productor de arroz, que emplea una tecnología agrícola avanzada. Sobresalen las industrias del cuero, alimentarias, de carnes congeladas, y metalúrgicas. Población 125.000
Otras Localidades	Santo Tomé, Alvear	Itaquí, Sao Borja
Ubicación	Puente carretero y ferroviario sobre el río Uruguay, ubicado a 25° 8' de latitud Sur y 57° 1' de longitud oeste, une la población de Paso de los Libres (Argentina) con la de Uruguayana (Brasil). El Ferrocarril General Urquiza (Mesopotámico S.A.), de trocha internacional, accede al puente y llega a Uruguayana (Brasil), donde hay una estación de transferencia a la red de trocha métrica del Brasil.	
Aspectos geográficos	El relieve es llano y el clima subtropical con lluvias anuales promedio de 800 mm y temperaturas extremas de 45° y 2° en verano e invierno respectivamente.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas nacionales N° 14 y 117	BR 290 Y BR 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento. Estado bueno	Pavimento. Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente – Horario 24 horas.	Ministerio de Justicia – Policía Federal – Horario 24 horas
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Lunes a viernes de 7 a 9 hs (habilitación extraordinaria). Senasa: Lunes a viernes 8 a 16 hs. (habilitación extraordinaria) Salud: Lunes a viernes 8 a 16 hs. (habilitación extraordinaria).	Receita Federal: Lunes a viernes de 7 a 19 hs. Sábados y feriados de 8 a 13 hs. MIC – DTA 24 hs. Selección parametrizada Sixcomex (sistema informático aduanero): Exportación cada 20 despachos; importación, 8 horarios diarios Controles fitosanitarios y de transporte: Lunes a viernes de 7 a 18.00 hs.

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
	Transporte: Gendarmería . Nacional Horario 24 hs.	
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional – Escuadrón 7 Paso de los Libres	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Vehículos turista 35.000; Tránsito Vecinal fronterizo 80.000; Ómnibus 7.500; camiones cargados 150.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es el primer paso en importancia en el comercio por carretera entre los países de Sudamérica y primera vinculación carretera en el comercio bilateral de Argentina – Brasil, que canaliza por este paso aproximadamente 2.4 millones de toneladas por un valor de 3.800 millones de dólares. El 62% de la carga, tanto en valor como en volumen, tiene direccionalidad BR – AR. Es asimismo, el paso más utilizado para el comercio bilateral Chile – Brasil en tránsito por Argentina, con aproximadamente 500.000 toneladas anuales. En este caso la direccionalidad de los volúmenes comerciados es más marcada, correspondiendo cerca del 74% a las exportaciones brasileñas. Uruguayana es el principal centro sudamericano en lo que hace a depósitos para el almacenaje de carga derivada del comercio internacional	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada transportada en el sentido Brasil – Argentina, ascendió a u$s 1.556, mientras que en sentido contrario se ubicó en los u$s 1.130. Los principales productos comerciados por volumen fueron: carnes y despojos; papel y cartón; automóviles y motocicletas; manufacturas de hierro o acero; explosivos y productos de pirotecnia; productos químicos inorgánicos; manufacturas de minerales no metalíferos; muebles y sus partes; madera, leña y carbón vegetal; manufacturas de metales común; máquinas y aparatos eléctricos; manufacturas de corcho; café , té, cacao, especies; equipo mecánico de manipulación; productos químicos diversos; maquinaria generadora de energía; hilados y tejidos de fibras textiles; manufacturas de caucho; productos químicos orgánicos y metales no ferrosos; pulpa; manufacturas de corcho; productos químicos inorgánicos; minerales y fertilizantes en bruto; productos lácteos; manufacturas de hierro o acero; productos químicos orgánicos; manufacturas de caucho; aceites fijos de origen vegetal o animal; fibras textiles vegetales y sintéticas. El comercio con Chile muestra valores promedio de 1.825 u$s /ton y 1.495 u$s /ton para las exportaciones brasileñas y chilenas, respectivamente. Los principales productos comerciados por volumen fueron: papel y cartón; minerales y fertilizantes en bruto; explosivos y productos de pirotecnia; carnes y despojos; café , té, cacao, especies; manufacturas de hierro o acero; hilados y tejidos de fibras textiles; productos químicos orgánicos; azúcar y miel; productos químicos diversos; metales no ferrosos; vegetales y frutas; pescados; máquinas y aparatos eléctricos. El movimiento diario de camiones cargados y en lastre se ubica en el orden de los 650 vehículos. Es el paso que presenta mayor cantidad de quiebres de carga en frontera,	

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
	aproximadamente 65%.	
Controles integrados	Las aduanas funcionan integradas para las importaciones brasileñas y en forma independiente para los flujos con sentido Brasil – Argentina. La posibilidad de integrar estos controles depende de una serie de obras de menor cuantía (monto estimado 800.000 pesos argentinos) que deben realizarse en el lado argentino para albergar a los funcionarios brasileños. En el caso del transporte de pasajeros, el control migratorio y de aduana se encuentra integrado y ubicado en el lado argentino del puente	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero argentino se encuentra localizado en el acceso al puente y recibe el nombre de Complejo Terminal de Cargas (COTECAR). En la actualidad es administrado por el Ministerio de Justicia – Secretaría de Seguridad Interior. Tiene una capacidad para albergar más de 600 camiones. La infraestructura, si bien amplia, no resulta funcionalmente adecuada. La infraestructura vial interna está muy deteriorada. El cerco perimetral se encuentra en muy malas condiciones, lo que atenta contra la seguridad de las mercaderías, vehículos y personas. No dispone de oficinas para los despachantes de aduana. Presenta una marcada carencia de servicios adecuados para los transportistas aunque recientemente se hicieron trabajos de refacción de los servicios sanitarios. Existe un solo portón de salida que no discrimina entre tránsitos, importaciones y lastre, lo que redunda en colas que muchas veces demandan más tiempo que la realización de los controles en si mismo. Si bien la capacidad de las playas es grande, el COTECAR no asigna una cochera determinada a los vehículos que ingresan, lo que genera desorden e ineficiencia.	Los primeros controles se realizan en un complejo de oficinas y pequeña playa denominado BR 290, ubicado a un costado del puente, desde donde los camiones que ingresan a Brasil siguen, con un tránsito aduanero simplificado, hasta la Estación Aduanera de Interior (EADI) ubicada a unos 3 km del puente o bien – en número muy pequeño – hacia su destino final en el interior del Brasil. La EADI es un predio fiscal concesionado al sector privado para su operación y mantenimiento. Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y una eficiente vinculación informática con la Receita Federal. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas y servicios apropiados. El predio, de casi 14 hectáreas, cuenta con capacidad para albergar a más de 600 camiones y con servicios adecuados para los transportistas. El sistema de control es ordenado y administrado computacionalmente asignando a cada vehículo que ingresa una cochera determinada asociada al sistema informático de control. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático del tiempo de permanencia de cada camión en la EADI. El recinto brinda condiciones adecuadas de seguridad para las mercaderías , vehículos y personas.

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA
Varios	La utilización del MIC – DTA es muy reducida en Brasil; casi el 85% de las exportaciones se formalizan en la EADI y similar porcentaje de las importaciones se nacionalizan en la frontera. En Argentina la participación de los tránsitos es de aproximadamente el 90%. La mayoría de las exportaciones brasileñas egresan de la EADI pasadas las 16 horas, por lo que los controles en Argentina requieren, en muchos casos, de habilitaciones extraordinarias. Consecuencia de ello, el pago de habilitación extraordinaria es responsabilidad de las pautas operativas de los exportadores brasileños. Los tiempos medios para la liberación de las exportaciones de Brasil es de aproximadamente 3 horas. La mayoría de los despachos salen en el mismo día. Las importaciones por su parte requieren en término medio de aproximadamente 8 horas. En Argentina, los tiempos medios son levemente inferiores aunque la operatoria es diferente por la importancia relativa de los tránsitos. Para las importaciones una pérdida de tiempo importante es explicada por las dificultades en el portón de salida del COTECAR. Las actividades en la EADI de Uruguayana se interrumpen en el horario de 12 a 14 hs. El COTECAR cobra en concepto de peaje /estadía para todos los camiones que lo utilizan 10 pesos argentinos por vehículo cargado y 2 pesos argentinos a los camiones en lastre. A pesar de tratarse de un paso de frontera inserto entre dos ciudades de cierta importancia, esta condición no genera inconvenientes en la operación del transporte de carga

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Puerto Iguazú - 1 Km.	Foz de Iguacu – 10 Km.
Características de la localidad	Puerto Iguazú, ciudad argentina, cabecera del Parque Nacional Iguazú y del departamento homónimo, situada en el norte de la provincia de Misiones. Se encuentra a 18 Km. del atractivo paraje, internacionalmente conocido, que constituyen las cataratas del Iguazú. Con una infraestructura apropiada, actúa como el eje del complejo turístico de la zona, función a la que se le añade la de puesto fronterizo, ya que está unida a la localidad brasileña de Foz do Iguazú a través del puente Tancredo Neves,	Foz do Iguazú, ciudad situada en el extremo suroeste del estado de Paraná, en la región sur de Brasil. Se trata de un centro turístico y comercial con algunas peculiaridades. Está localizada en las márgenes de las cataratas del Iguazú, lo que la ha convertido en un centro turístico de atracción internacional. En el área se encuentra el Parque Nacional do Iguaçu, muy concurrido, que limita con otro del mismo nombre en el lado argentino. Su aeropuerto tiene capacidad para acoger aviones de gran porte y su infraestructura hotelera es una de las más eficientes del país. Es

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
	que enlaza la Ruta Nacional Nº 12 con la BR-469. El tráfico turístico por este paso es muy intenso porque une, a la belleza paisajística, el atractivo de albergar tres fronteras internacionales, lo que origina un comercio muy activo. En sus alrededores hay aserraderos, plantaciones (yerba mate, té, tabaco y tung) y algunos establecimientos industriales y talleres. Población 35.000 habitantes.	también un importante centro comercial, conectado por carretera con Ciudad del Este, principal ciudad comercial del otro país vecino, Paraguay. Finalmente, su última peculiaridad tiene que ver con la construcción de la central hidroeléctrica de Itaipú, obra monumental que asoció a Brasil y Paraguay en su construcción y que modificó fuertemente el paisaje y la estructura productiva de la región, al inundar enormes áreas para dar cabida al lago artificial de la presa, y acoger en la zona a una gran parte de los obreros que trabajan en su construcción. Por todo esto, Foz do Iguazú es un centro urbano con una débil relación con su área de influencia, a pesar de tener una población apropiada para ser una capital regional. Población 259.000 habitantes.
Otras Localidades	Puerto Bertone	Cascabel - Colonia San Joao
Ubicación	Ubicado a 42° 50´ 00” Latitud Sur – 71° 59´ 00 de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El relieve de la zona es mesetario, las principales actividades económicas de la zona son: la ganadería, la agricultura (donde se destaca el cultivo de la yerba mate, el té, el tabaco y el tung) y la explotación forestal; y en segundo lugar se encuentran el turismo. Presenta temperaturas extremas de hasta 42° en verano y –5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional 12	Ruta N° 277
Carpeta de rodado y estado	El camino es de asfalto con banquina compactada (ripio). La distancia al límite es de 1.000 metros. Estado bueno	Asfaltada .- Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente – Atención las 24 hs.	Ministerio de Justicia – Policía Federal. Atención las 24 hs.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario Cargas Lunes a Viernes de 07 a 19.00 Hs – Sábados, domingos y feriados de 07.00 a 13.00 Hs . Existe la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios mediante el pago de arancel. Pasajeros 24 hs. Controles fitosanitarios de lunes a viernes de 8 a 16 hs y Sábados de 8 a 13 hs. Se habilitan horarios extraordinarios pagos. Los	Ministério da Fazenda - Receita Federal Cargas Lunes a viernes de 07.00 a 19.00 Hs y Sábados, domingos y feriados de 07.00 a 13.00 Hs. En horarios extraordinarios sólo se permite el acceso al recinto aduanero. Pasajeros 24 hs. SAUDE: Lunes a Viernes de 8 a 18 hs. Y sábado de 8a 12 hs. Agricultura: Lunes a Viernes de 7 a 19 hs. Sábados de 7 a 13 hs.

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
	controles de transporte (cargas y Pasajeros) son realizados por Gendarmería Nacional.	No se realizan controles de transporte Horarios de selección parametrizada Siscomex (sistema informático aduanero) Exportación: cada 20 minutos, de 7.20 a 17.40 hs.; Importación: 08.00; 10.00; 13.45 y 17.45 Hs. Horario de para ingreso con MIC DTA: Exportación: 24 Hs.; Importación de 07.00 a 21 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional - Sec. Puente Internacional Iguazú	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Transporte de pasajeros: 22.000; Turistas 100.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 280.000; Transporte de carga: 64000 vehículos	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En función del volumen transportado es el quinto paso en importancia en las conexiones terrestres de Sud América. Asimismo, es la segunda vinculación en el comercio bilateral carretero entre Argentina Brasil y la segunda para los intercambios entre Brasil y Chile en tránsito por Argentina. El volumen anual de toneladas transportadas asciende a aproximadamente 1.000.000 de ton., de las cuales, más del 90% corresponden a los tráficos entre BR-AR. El comercio muestra una marcada direccionalidad del orden del 74% en sentido Argentina – Brasil y del 86% en el sentido Chile – Brasil	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Argentina a Brasil en este paso, oscila en torne de los u$s 660, mientras que en sentido inverso alcanza a los u$s 730. Estas cifras resultan inferiores a los valores medios registrados en el comercio carretero total entre ambos países (u$s 1.100 y u$s 1500, respectivamente) en virtud de la importancia de los productos primarios que aquí se verifican. En el comercio Brasil - Chile, el valor medio de las exportaciones brasileñas alcanza a u$s 2.500 por tonelada, mientras que las chilenas oscilan en torno a los u$s 1.000 por tonelada. En este caso, los despachos brasileños se ubican por encima del valor medio de las exportaciones carreteras totales de este comercio (u$s 1.800 por ton.) y los chilenos por debajo (u$s 1.500 por ton.).	
Controles integrados	Hasta fines de 2001, los controles no se encontraban integrados a pesar de que en el lado argentino se estaban construyendo oficinas para los funcionarios brasileños. En la actualidad, de acuerdo a la información suministrada por GEIPOT, los controles se encuentran integrados de acuerdo al criterio País de entrada / País Sede, tanto para el transporte de cargas como para el de pasajeros.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero se encuentra localizado en el acceso al puente, presenta carencias significativas en materia de disponibilidad de espacio, equipamiento e infraestructura que generan colas e impiden diferenciar en su tratamiento a los vehículos de canales verdes o tránsitos	Los controles aduaneros se realizan en la Estación Aduanera Interior de Foz de Iguazú (EADI – Foz de Iguazú) ubicada a aproximadamente 10 Km. del paso fronterizo. El trayecto desde y hacia el puente, los camiones lo realizan con un tránsito simplificado y los transportistas disponen de tiempos máximos para arribar a la EADI o al puente

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
	El patio de verificación sólo permite albergar 8 camiones. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas rudimentarias en el recinto. Los vehículos que acceden provenientes de Brasil no disponen de una playa donde realizar la espera que demanda el ingreso al resguardo. Estacionan sobre ambas manos de la Ruta Nacional N° 12, donde no disponen de ningún servicio, hasta que logran ingresar en el recinto. Los camiones con destino a Brasil cuentan en las adyacencias del recinto con un lugar para el estacionamiento perteneciente a una estación de servicio aledaña. Si bien el lugar ofrece algún tipo de servicios mínimos, es sumamente precario. Los servicios de comunicaciones para que los transportistas son insuficientes. Existe un solo teléfono público.	Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y eficiente vinculación informática con la Receita Federal Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados. El predio de la EADI cuenta con 135.000 m2 con una capacidad para albergar a 600 camiones y terminales para camiones frigoríficos en un número de 30. Dispone asimismo de 3.000 m2 de depósitos para carga general y de 530 m2 para carga refrigerada e instalaciones segregadas para las mercaderías peligrosas. A cada camión se le asigna una ubicación específica en la playa. La EADI cuenta con dos entradas destinadas a los flujos con origen en Argentina y otra para los flujos de transporte con Paraguay y para las exportaciones que se dirigen como destino final o en tránsito hacia la Argentina Los transportistas, además de los cargos por los diversos servicios que se prestan, abonan una tarifa de entre u$s 7 y u$s 9 en concepto de estadía y según el tipo de camión. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático de los tiempos que demora cada operación a su cargo, resultando los tiempos intermedios los requeridos por los controles.

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU
Varios	En caso de no existir problemas con la documentación y en tanto los despachantes de aduana actúen con eficiencia, los tiempos que demoran los controles hasta la liberación del vehículo deberían situarse entre 4 y 6 horas en el caso argentino, y en el caso brasileño, de 3 a 5 horas para las exportaciones y 6 a 8 horas para las importaciones. Los camiones de importación que ingresan al recinto brasileño luego de las 14 horas, difícilmente son liberados hasta el día siguiente debido a problemas derivados de la cancelación del ICMS (Impuesto a la circulación de mercaderías y servicios- IVA estadual) cuyo pago en algunos casos, no puede anticiparse hasta la llegada del camión. Muchos transportistas arriban a la frontera en horarios en los que no resulta posible acceder a la liberación en el mismo día o bien son liberados en uno de los lados pero deben esperar hasta el día siguiente para la intervención del otro país. Son frecuentes los casos que hacen noche en el paso o sus inmediaciones para acceder a un buen lugar cuando comienza la atención.

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Santo Tomé – 15.000 habitantes	Sao Borja – 65.000 habitantes
Otras Localidades	Paso de los Libres, Alvear	Uruguayana
Ubicación	Latitud 28° 36´- longitud 56. 29° 45´ latitud Sur - 57 ° 06´ Longitud oeste. Puente sobre el río Uruguay, que une las poblaciones de Santo Tomé, en Argentina, y São Borja, en Brasil. Este puente fue habilitado en 1997. Se trata de un puente carretero que forma parte de los proyectos estratégicos de integración de las redes de transporte del MERCOSUR; a su vez ayudará a la interconexión bioceánica entre los puertos atlánticos del Brasil - Río Grande y San Francisco do Sul - y el de Antofagasta en Chile, sobre el Pacífico. La obra consta de un acceso vial de la margen argentina, un centro de fronteras y patio unificado de cargas, el puente internacional propiamente dicho y el acceso vial de la margen brasileña. Se prevén los espacios para construir, en el futuro, una interconexión ferroviaria. El puente en sí tiene una longitud de 1.403 metros y está apoyado en 34 pilotes dobles; la calzada es de 8,40 metros de ancho, con una capacidad de carga de 50 toneladas.	
Aspectos geográficos	Clima seco en invierno y caluroso y lluvioso en verano, presenta lluvias anuales de 1000 mm. con temperaturas extremas de 33° y 4° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 14	BR Nros. 289, 287 y 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento. Estado bueno	Pavimento. Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Horario 24 horas.	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente – Horario 9 a 19 hs.; MIC – DTA 24 horas. Habilitación extraordinaria. SENASA (organismo de control fitosanitario argentino), 8 a 16 hs. y habilitación extraordinaria	Receita Federal: Lunes a viernes de 7 a 19 hs. Sábados y feriados de 8 a 13 hs. MIC – DTA 24 hs. Controles fitosanitarios y de transporte: Lunes a viernes de 7 a 18.00 hs. Horario de parametrización Sixcomex:, Importaciones, 08 hs.; 11 hs.; 14 hs., 16 hs. y 18 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional Argentina	
Volumen de tránsito anual	Vehículos turista: 36.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 65.000; Ómnibus 400, camiones 22.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la tercera vinculación carretera en el comercio bilateral de Argentina y Brasil. Por este paso se canalizaron, en el año 2000, intercambios por más de 750 millones de dólares y 300.000 toneladas. El sentido de los volúmenes transportados es bastante equilibrado, con leve supremacía de las exportaciones argentinas. Por este paso también se registra una porción del comercio bilateral de Brasil con Chile en tránsito por Argentina. La direccionalidad en este caso es casi excluyente en el sentido Brasil - Chile	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El precio promedio de la tonelada transportada, es el más elevado de los que se registran en el comercio bilateral entre estos países. Los despachos de Brasil a Argentina, promediaron los u$s 3.150 por tonelada, mientras que las argentinas se ubicaron en 1.750 u$s/ton. Los principales productos transportados son manufacturas de alto valor agregado, siendo también relevantes los despachos que requieren intervención fitosanitaria El valor promedio del comercio Brasil – Chile, por este paso presenta un valor promedio por tonelada transportada de aproximadamente u$s 3.000.	
Controles integrados	Los controles, tanto de cargas como pasajeros se encuentran integrados en un mismo espacio físico, aunque salvo en el caso de los controles fito – zoo sanitarios (donde los controles se realizan al unísono sobre una misma muestra), la integración se limita a la prestación del servicio en forma secuencial en un mismo ámbito.	

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Área de cargas consta de un patio carretero aduanero, totalmente cercado, con una superficie de 100.000 m2, de concreto de hormigón, y capacidad de estacionamiento para 450 camiones en forma simultánea en boxes numerados y ordenados según el tipo de carga. El patio carretero tiene las siguientes instalaciones: Garitas de ingreso al patio carretero; una del lado argentino y otra del lado brasileño, totalmente informatizadas Todo camión que ingresa al recinto se le toman dos o tres datos básicos del manifiesto, y el sistema automáticamente le determina el box dónde debe estacionar, ubicándolos por tipo de carga: MIC/DTA, refrigerada, carga general o peligrosa. En este último caso, la playa de estacionamiento para estos camiones esta totalmente aislada del resto y cuenta además con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames. Un edificio de administración, de aproximadamente 1.200 m2 dónde se ubican los organismos de ambos países que intervienen en los trámites de liberación. Estos organismos están ordenados también secuencialmente. Edificio de comedor para camioneros. Edificio de sanitarios para camioneros. dividido en sanitarios para damas y para caballeros. Con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería. Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia. Edificio de laboratorios fito-zoosanitarios. En esta área se encuentran instalados SENASA argentino, Ministerio de Agricultura Brasileño, EMATER, Departamento de Salud y Laboratorio de MERCOVIA SA, para análisis de papa. Balanza para pesaje de camiones. Edificio de inspección física, de 4000 m2 de superficie, con boxes para estacionamiento para ocho camiones en forma simultánea, con oficinas de Aduana Argentina, Receita Federal Brasileña y de MERCOVIA S.A.. Dos depósitos para mercaderías retenidas y en trámite, de 800 m2 cada uno, y sobre jurisdicción de cada una de las Aduanas. Edificio para fumigación, totalmente aislado de la playa general. Fuera del patio carretero aduanero, pero ubicados exactamente en su ingreso, hay dos edificios destinados a los operadores de comercio exterior, uno del lado argentino y otro del lado brasileño. Cada uno cuenta con 14 oficinas, con la totalidad de los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas argentinas y brasileñas, Sistema Informático María (sistema informático aduanero argentino), Siscomex y el sistema informático MERCOVIA. Sistema informático: el Centro de Frontera cuenta con una estructura informática, disponible vía Internet, de última generación, lo que posibilita optimizar los procesos, tanto como para proporcionar a todas las entidades instaladas, las condiciones necesarias para acompañar desde su propio escritorio, paso a paso, todas las etapas del trámite aduanero. La estructura

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA
	física está complementada con una red de fibra óptica que interconecta todos los puntos del complejo, e inclusive brinda puntos de acceso a las Empresas que aquí se instalan.
Varios	Tiempos medios para la liberación de los vehículos: El tiempo medio que demanda la liberación de los vehículos que arriban con la documentación en regla es de aproximadamente de 5 a 6 horas, siendo para los MIC – DTA de alrededor de 2 a 3 horas. Infraestructura para tránsito liviano: turismo, ómnibus y tránsito vecinal fronterizo. Consta de un área de control integrado aduanero migratorio, con dos vías, una para el tránsito en sentido Argentina hacia Brasil y otra para el tránsito de Brasil hacia Argentina. Cada una de estas vías tiene tres carriles, proyectados para tránsito vecinal, tránsito internacional y la tercera para ómnibus. Los controles aduaneros migratorios están duplicados, es decir, que cada una de las vías tiene sus propios funcionarios. Las instalaciones para atender al tránsito liviano están ordenadas secuencialmente, es decir que el usuario efectúa en primer lugar el trámite migratorio del país saliente, aduana del país saliente y luego migraciones y aduana del país entrante. Estas instalaciones cuentan con sanitarios en cantidad suficiente, para damas y caballeros; aire acondicionado central en todas las instalaciones.; casas de cambio (una argentina y otra brasileña, con atención las 24 horas del día); oficina de informaciones, con datos de utilidad para el turista, teléfono, fax, Internet, posibilidad de realizar averiguaciones que van desde estado de las rutas, peajes en Brasil, reglamento de tránsito, hasta reservas de hoteles, etc.

Nombre del Paso	BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Santa Catarina
Localidad fronteriza	Bernardo de Irigoyen (4.500 habitantes)	Dionisio Cerqueira – 5 Km. (14.000 hab.)
Otras Localidades	El Dorado	Francisco Beltrao
Ubicación	25° 47’ 15” Latitud Sur – 52° 02’ 23” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Formaciones orográficas serranas. Clima subtropical con lluvias anuales promedio de 2.500 mm. y temperaturas extremas de 37 y 3° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso	Ruta Nacional 14 y Ruta N° 17	BR 470 y BR 163 y acceso por ruta secundaria

Nombre del Paso	BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA	
principales		
Carpeta de rodado y estado	Asfalto entoscado – Estado Regular Circular con precaución en Ruta Provincial N° 17, por fluido tránsito de transporte de carga, bancos de niebla repentina en horas matutinas y nocturnas, curvas pronunciadas, ruta sin señalización, banquinas en desnivel. Tramo Pozo Azul - Piray, pozos en la calzada	Asfaltado. Estado Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Todas alas categorías. Horario para pasajeros 24 hs.	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente – Horario pasajeros 24 hs. Camiones 09 a 19 hs. Controles fitosanitarios – Lunes a Viernes de 08 a 16 hs. Sábados 08 a 12 hs.	Receita Federal – Ídem Argentina Controles fitosanitarios – Horario, de 08 a 18 hs.
Seguridad	Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen	Policía Militar
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros 850; vehículos turista 48.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 85.000; Vehículos de carga 12.600.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del cuarto paso de frontera terrestre en el comercio bilateral entre Argentina y Brasil, de acuerdo al volumen transportado. En el año 2000 se comerciaron aproximadamente 244.000 toneladas por un valor de 165 millones de dólares. Del volumen total transportado el 39% corresponde a exportaciones brasileñas a la Argentina. Esta direccionalidad se atenúa considerando el valor de los envíos al totalizar las exportaciones brasileñas un 47% del total intercambiado	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada de exportación brasileña alcanza a aproximadamente u$s 800, mientras que en el caso de las argentinas este guarismo es de u$s 591. Estos valores, notoriamente inferiores a los del comercio bilateral total, denotan la importancia de productos primarios dentro de la composición de bienes que se intercambian por este paso. Esta participación se manifiesta en el hecho de que es uno de los pasos de frontera habilitados por SENASA (Organismo de Control Fitosanitario Argentino) para el intercambio de productos animales y vegetales, con fuerte presencia en las importaciones argentinas terrestres en estos rubros.	
Controles integrados	Se ha construido un edificio de control integrado del lado brasileño a 300 metros del paso en un complejo de 1,5 hectáreas. Hoy están funcionando en ambos lados sendos resguardos aduaneros con playa de camiones en Argentina y playa fiscal brasileña a 3 Km. del paso. Para acceder desde la Ruta Nacional N° 14 se ha construido un desvío para evitar el paso de camiones por la ciudad.	

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL SAN JAVIER – PUERTO XAVIER	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	San Javier (8.000 hab.). El departamento de San Javier es el primer productor provincial de caña de azúcar; además, se cultiva yerba mate, té, mandioca y tabaco.	Puerto Xavier (11.190 hab.)
Otras	Santo Tomé ; Posadas 132 Km.	Santa Ángela – Sao Borja
Ubicación	27° 53' Latitud Sur – 55° 08' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Travesía en balsa o "ferry" sobre el Río Uruguay	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas Nacional N° 14 y Provincial N° 4	BR 392
Carpeta de rodado y estado	Asfalto. Estado Bueno	Asfaltada en buen estado entre Cerro Largo y Santa Ángela; entre Cerro Largo e Itaquí en obra de pavimentación
Controles Migratorios	Prefectura Naval Argentina	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario 08 a 18 hs.	Receita Federal y Organismos de control Fitosanitario: lunes a Viernes 08 a 18 hs.
	Controles fitosanitarios de 8 a 16 hs.	Selección Parametrizada Sixcomex.
		Exportación: 9.30; 10.30; 11.30; 14.00; 15.00; 16.00 y 17.00 Hs.
		Importación: 8.30; 14.30 y 17.00 Hs.
Seguridad	Prefectura Naval Argentina	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	La cantidad de camiones cargados que circulan por el paso oscila en torno de las 6.200 unidades, a las que, por la direccionalidad de las cargas, es dable asignarle una importante cantidad de vehículos en lastre.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata, en función del volumen transportado, de un paso de menor importancia en el comercio bilateral carretero entre Brasil y Argentina. En el año 2000 se comerciaron aproximadamente 75.000 toneladas por un valor de 31 millones de dólares. Debe señalarse que en los años previos el tonelaje transportado resultó notablemente superior ubicándose en las 165.000 y 235.000 toneladas en 1999 y 1998 respectivamente	
	Del volumen total transportado, el 66% corresponde a las exportaciones argentinas, mientras que en valores la relación de invierte participando las exportaciones brasileñas con el 71%	
	El valor medio de la tonelada transportada en sentido Brasil – Argentina oscila en los 900 dólares, mientras que los despachos de argentina sólo alcanzan a 180 dólares.	
Varios	Horario de Balsa: lunes a viernes de 8 a 12 hs. y de 14 a 18 hs.	
	Sábados de 9 a 11 y de 15 a17 hs	

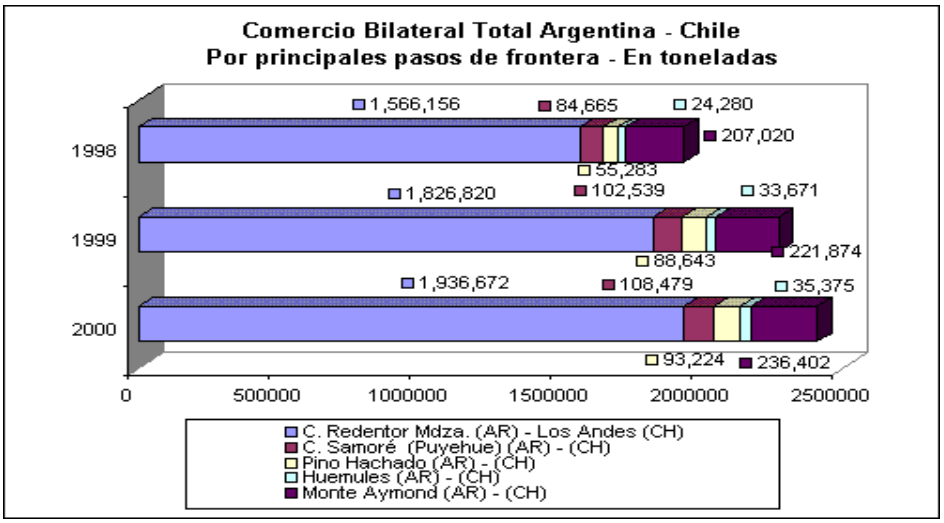
Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL SAN JAVIER – PUERTO XAVIER
	Existe interés de las autoridades locales en construir una vinculación carretera. A tal efecto se han elaborado anteproyectos de Pliegos para el llamado a licitación y explotación de la obra, cuyo monto se estima en 34.6 millones de dólares. El proyecto contempla un diseño tradicional de puente vigado, utilizando vigas pretensadas de aproximadamente 40 m de longitud, estimándose para el mismo una longitud total de 840 m. y las construcciones administrativas pertinentes. Se prevé la posibilidad de aportes de ambos países para contribuir al financiamiento de la obra. El aporte privado se compensaría con el resultado de la explotación. La cercanía del paso con Santo Tomé – Sao Borja, torna dificultoso el interés privado en las condiciones de demanda existentes

Argentina – Chile

Dentro de la importante cantidad de pasos existentes entre ambos países, los cinco seleccionados (Cristo Redentor Mendoza (AR) – Los Andes (CH), Cardenal Samoré/Puyehue, Huemules y Monte Aymond) fueron los utilizados para el transporte de aproximadamente el 90% de los volúmenes comerciados entre ambos países por modo carretero que, en el año 2000, ascendió respectivamente a 2,6 millones de toneladas por un valor de 450 millones de dólares.

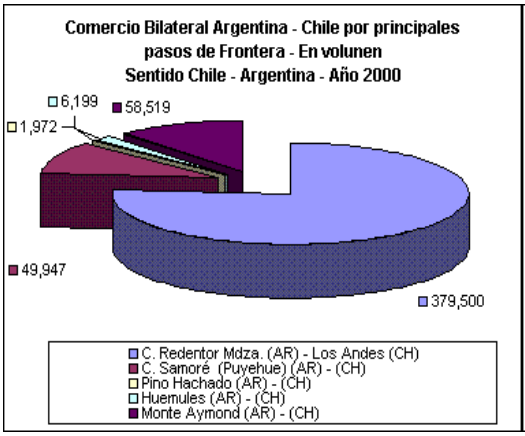
El paso Cristo Redentor en Mendoza (AR) – Los Andes (CH) es el más significativo, aproximadamente el 75% de los volúmenes totales intercambiados.

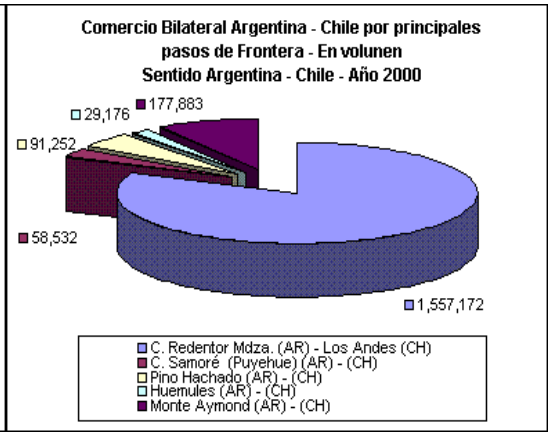
En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación en volúmenes transportados de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000.



La direccionalidad de los tráficos

El volumen transportado en el sentido Argentina – Chile cuadruplica a los transportados en sentido inverso





Comités de frontera

Los Comités de Frontera que funcionan actualmente entre Chile y Argentina mantienen reuniones periódicas en las que se van abordando temas específicos relacionados con la facilitación del tránsito transfronterizo, aspectos aduaneros, migratorios, sanitarios y otros. También han constituido foros donde se recogen inquietudes regionales relacionadas con el desarrollo de las funciones de control fronterizo y la facilitación del tránsito terrestre binacional.

En 1997 se celebró en Santiago el "Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para Establecer un Reglamento para los Comités de Frontera", en virtud del cual se reconoce el funcionamiento de seis Comités de Frontera, más dos Sub-Comités.

El mencionado reglamento se aplicará asimismo, a los futuros Comités de Frontera que los Gobiernos de Chile y Argentina constituyan mediante canje de notas diplomáticas. Los comités de frontera existentes son los siguientes:

COMITÉ	CHILE	ARGENTINA
Noa - Norte Grande	Región de Tarapacá II Región de Antofagasta	Provincia de Jujuy Provincia de Salta Provincia de Tucumán
Atacama - La Rioja Catamarca	III Región de Atacama	Provincia de La Rioja Provincia de Catamarca

COMITÉ	CHILE	ARGENTINA
Agua Negra	IV Región de Coquimbo	Provincia de San Juan
Cristo Redentor	V Región de Valparaíso	Norte Provincia de Mendoza
Pehuenche	VII Región del Maule	Sur Provincia de Mendoza - Malargüe - San Rafael - General Alvear
Región de Los Lagos	VIII Región del Bío Bío IX Región de la Araucanía X Región de Los Lagos XI Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo	Provincia de Nuequén Provincia de Río Negro Provincia del Chubut
Integración Austral	XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena	Provincia de Santa Cruz Provincia de Tierra del Fuego
Subcomités		
Chubut	XI Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo	Provincia del Chubut Provincia de Santa Cruz

Las principales características de los pasos seleccionados, son las siguientes:

Nombre del Paso	SISTEMA CRISTO REDENTOR	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile – V Región; provincia de Los Andes, comuna de Los Andes.
Localidad fronteriza	Las Cuevas – 2 Km.	Los Andes – 65 Km.
Otras Localidades	Uspallata – 66 Km.; Potrerillos 154 Km. ; Mendoza	Santiago 158 Km. – Valparaíso 212 Km.
Ubicación	32° 49’ 22 “ Latitud Sur – 70° 04’ 59” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3175 metros sobre el nivel del mar, une las localidades de Las Cuevas (AR) y Los Andes (CH). La característica del relieve es de alta montaña. Clima semiárido con precipitaciones níveas y vientos en época invernal. Las temperaturas extremos oscilan entre 20° en verano a - 25° en invierno.	
Temporalidad	Se cierra parcialmente en invierno por las nevadas, se abre regularmente con maquinarias	
Vías de acceso principales	RN° 7; RN° 40 y Rutas provinciales N° 82 y 29	Ruta Internacional CH N° 60

Nombre del Paso	SISTEMA CRISTO REDENTOR	
Carpeta de rodado y estado	Se accede a través de 181 Km. sobre la ruta 7, desde empalme RN° 40. El camino es asfaltado y tiene un ancho de 6.70 mts. En la mayor parte de su recorrido. Posee señalización plana y vertical en todo el recorrido, aunque deteriorado por la acción de las maquinarias	Pavimentada hasta el paso. Estado Bueno
Controles Migratorios	Permanente . Horario entre el 15/12 y el 15/3 24 hs.; del 16/03 al 14/12 de 7.00 a 20.30 hs.	Policía Internacional – Ídem aduana
Aduana	Dirección General de Aduana – Permanente – Delegación Mendoza. Oficinas en Punta de Vacas (36 Km.) y Los Horcones, atención 24 horas en verano.	Aduana Los Andes – Complejo Los Libertadores. Horario 24 hs. En verano y de 6.00 a 22.30 en invierno
Seguridad	Gendarmería Nacional Escuadrón N° 27 Punta de Vacas	Carabineros - Subcomisaría los Libertadores -
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros 15.716; vehículos de carga 161.100; vehículos particulares 97.600	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del segundo paso en importancia; medida en toneladas, entre las vinculaciones terrestres de los países de Sud América. En el año 2000 se comerciaron por este paso más de 2.200.000 toneladas. Es la vinculación más utilizada para el comercio bilateral entre AR y CH. En el año 2000 se comerciaron 1.600.000 ton. de las cuales el 73% correspondieron a envíos argentinos a Chile.	
	Asimismo, es el paso chileno mas demandado en las vinculaciones CH – BR: 475.000 ton con pesos preponderante de las exportaciones brasileras (69%), CH – PA: 57.000 ton y CH – UR: 56.000 ton., ambos con direccionalidad pareja. Estos tráficos se materializan en tránsito por Argentina.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Argentina – Chile	
	El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Argentina es de u$s 437 para las exportaciones argentinas y u$s 1.043 para las originadas en Chile. En el corredor que incluye este paso se verifica un 23% de trasbordos y un 42% de vehículos en lastre en consonancia con la marcada direccionalidad de los tráficos.	
	Los principales productos del intercambio argentino – chileno, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son:	
	Manufacturas de metales, papel y cartón, vegetales y frutas, pulpa, madera, leña y carbón vegetal, manufactura. de minerales no metalíferos, bebidas, metales no ferrosos, manufacturas de hierro o acero, productos derivados del petróleo, otros artículos manufacturados, explosivos y productos de pirotecnia, pescados, manufacturas de corcho, minerales y fertilizantes en bruto, margarinas y prep. comestibles, mineral de hierro y metales preciosos, azúcar y miel, gas natural y artificial, cereales, aceites fijos de origen vegetal o animal, carnes y despojos, productos químicos diversos	

Nombre del Paso	SISTEMA CRISTO REDENTOR
	Brasil – Chile El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Brasil es de u$s 1.828 para las exportaciones brasileñas y u$s 1.495 para las originadas en Chile. En el corredor que incluye este paso se verifica un 40 % de vehículos en lastre en consonancia con la marcada direccionalidad de los tráficos. Los principales productos del intercambio Brasil – Chile medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son:
	Vegetales y frutas, productos químicos orgánicos, productos químicos diversos, productos en bruto, vegetal y animal, productos de condensación y resinas, pescados, papel y cartón, otros artículos manufacturados, minerales y fertilizantes en bruto, metales no ferrosos, máquinas y aparatos eléctricos, manufacturas de hierro o acero, manufactura de minerales no-metalíferos, hilados y tejidos de fibras textiles, explosivos y productos de pirotecnia, carnes y despojos, café , té, cacao, especies, bebidas, azúcar y miel
	Paraguay - Chile el valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Paraguay es de u$s 1.282 para las exportaciones paraguayas y u$s 1.311 para las originadas en Chile. no se informan porcentajes de trasbordo y lastre. los principales productos del intercambio Paraguay: – Chile, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: carnes y despojos, fibras textiles vegetales y sintético, aceites de origen animal y vegetal. prendas y accesorios de vestir, hilados y tejidos de fibras textil., manufacturas de corcho margarinas y prep. comestibles, papel y cartón, bebidas, cereales, vegetales y frutas, aceites esenciales y productos perfumería.
	Uruguay - Chile El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Uruguay es de u$s 543 para las exportaciones Uruguayas y u$s 795 para las originadas en Chile. No se informan porcentajes de trasbordos y lastre. Los principales productos del intercambio Brasil – Chile, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: carnes y despojos, vegetales y frutas, pulpa, papel y cartón, manufacturas de hierro o acero, cereales, productos lácteos, explosivos y productos de pirotecnia
Controles integrados	Desde el 1° de septiembre de 2002 funciona el sistema de control integrado de frontera entre Chile y Argentina en el paso Sistema Cristo Redentor. Dicho sistema persigue la agilización y facilitación de los trámites fronterizos para las personas, vehículos particulares y buses que transitan entre ambos países. Posteriormente, el sistema se hará extensivo a otros pasos fronterizos priorizados por ambos países.
	Merced a esta modalidad de control, los usuarios que viajan hacia Argentina desde Chile son controlados en el complejo argentino de Horcones por funcionarios de Chile, primero, y por funcionarios de Argentina, después. Asimismo, para quienes viajen hacia Chile desde Argentina, el control se verificará en el complejo chileno Los Libertadores, siguiéndose el proceso inverso. De este modo, en una sola detención, el usuario es controlado en su salida de Chile y entrada a Argentina, y viceversa.
	Horario de atención: a partir del 15 de septiembre y hasta fines de abril de 2003, el sistema regirá durante 24 horas. Hasta el 14 de septiembre el horario se extiende entre las 07:00 hrs. Y las 20:30 hrs.

Nombre del Paso	SISTEMA CRISTO REDENTOR
Varios	Según la opinión de los transportistas, se trata de uno de los pasos de frontera donde con mayor eficiencia se llevan a cabo las tareas de control y fiscalización. Los tiempos medios para la liberación de un vehículo, con la documentación en regla oscilan en 2 horas en el lado chileno y 6 horas en el argentino.
	Debido a las condiciones climáticas, el paso queda interrumpido por varios días en la temporada invernal. En virtud de ello se ha estudiado la alternativa para construir un túnel, en altitud próxima a los dos mil metros sobre el nivel del mar, para la travesía de la Cordillera de los Andes.

Nombre del Paso	MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XII Región, Provincia de Magallanes comuna de San Gregorio
Localidad fronteriza	Río Gallegos – 63 Km.	Punta Arenas – 196 Km.
Otras Localidades		Gobernador Phillipi - 142 Km.
Ubicación	52° 09’ 50” latitud sur – 68° 30’ 58” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 150 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas. Clima árido frío patagónico. Temperaturas medias de 18° en verano y - 10° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 3	Ruta CH 255
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada 15 Km., luego ripio en buen estado	Pavimento desde Punta Arenas a Gobernador Phillipi; pavimento de Gobernador Phillipi a Kamperaike; pavimento de ½ pista de Kamperaike a San Gregorio; pavimento de San Gregorio a Kimiri Aike; pavimento de ½ pista de Kimiri Aike a Bif. Posesión; Pavimento de Bif. Posesión al Límite.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	D. G. Aduanas - Ídem Migraciones	Aduana de Punta Arena – Monte Aymond . Horario 08.00 a 22.00 hs.
Seguridad	Sección Monte Aymond – G.N.	Tenencia Monte Aymond Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros: 1.300 Vehículos de carga 14.000, Vehículos particulares: 38.000	
Varios	Paso de relativa importancia para el transporte de cargas bilateral. El volumen anual transportado asciende a más de 200.000 toneladas con marcada direccionalidad AR – CH. Utilizado mayoritariamente para desplazamientos Argentina – Argentina en tránsito por Chile.	
	Cruce del estrecho de Magallanes:	
	Duración aproxima, 30 minutos.	
	Horarios: entre las 08.30 a las 22.15 hs. Un servicio cada hora y media. Distancia de costa a costa: 4.650 metros (2,5 millas náuticas)	

Nombre del Paso	MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL
	Capacidad de carga: Conforme publicidad empresa prestataria chilena, la capacidad varía de acuerdo a la orden de llegada con siguiente detalle:
	Setenta (70) automóviles ó doce (12) equipos o unidades tractoras combinados con dieciséis (16) automóviles.
	Empresa prestataria: "Transbordadora Austral Broom S.A.." Chile.
	Tarifas: Automóviles: pesos Chilenos: $ 9.000; Camiones: pesos Chilenos: $ 3.600 por tonelada
	.

Nombre del Paso	CARDENAL ANTONIO SAMORE	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquén	Chile – X Región, Provincia de Osorno, Comuna de Puyehue
Localidad fronteriza	Villa La Angostura – 53 Km.	Entre lagos – 70 Km.
Otras Localidades	Bariloche	Puerto Montt 220 Km.– Osorno – 117 Km.
Ubicación	49° 29’ 07” latitud sur – 70° 25’ 91” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1300 metros sobre el nivel del mar, une las ciudades de Bariloche (AR) y Osorno (CH). La característica del relieve es montañosa con abundante flora andino – patagónica.. Presenta temperaturas extremas de 30° en verano y – 16° en invierno. Las precipitaciones anuales alcanzan a los 2500 mm.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas 231 y 237	Camino Internacional CH 215
Carpeta de rodado y estado	Pavimentado, presenta un tramo de 33 Km. En construcción. Estado: Bueno	Desde ruta 5, camino asfaltado de 117 Km.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Categorías: Todas. Horario Invierno (MAY- OCT) 09.00 a 20.00, Verano 08.00 a 21.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Bariloche. Permanente. Categorías: Todas. Horario: Ídem Migraciones	Aduana Osorno – Avanzada Cardenal Samoré Horario de Invierno 08-00 a 19.00; Verano 08.00 a 21.00 hs.
Seguridad	Escuadrón 34 – Grupo Alférez Pedrozo	Cría. 3ra. De Osorno - Tenencia Pajaritos de Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros:2.800, Vehículos de carga 7.700, Vehículos particulares 38.200	
Misceláneas	A pesar de la distancia, el paso es alternativa cuando se cierra el complejo Cristo Redentor. La carga transportada anualmente por este paso oscila en torno a las 140.000 toneladas. Las principales actividades de la zona son la ganadería y el turismo. En el lado argentino se encuentran los complejos turísticos Bariloche y Villa la Angostura	

Nombre del Paso	PINO HACHADO	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquen	Chile – IX Región, Provincia de Malleco, comuna de Lonquimay
Localidad fronteriza	Las Lajas – 60 Km.	Curacautín – 125 Km.
Otras Localidades	Zapala – 105 Km.; Neuquen	Concepción – 392 Km.; Victoria 183 Km.; Lonquimay 63 Km. Paraje Liucura 27 Km., Temuco
Ubicación	38° 39' 42" Latitud Sur – 70° 54' 05" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1884 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso, temperaturas promedio de 25° en verano y – 15° en invierno	
Temporalidad	Se cierra en invierno (junio a agosto)	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 22	Ruta internacional R 89
Carpeta de rodado y estado	Pavimentado en buen estado y pavimento en construcción (9 Km.)	Consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente Categorías: Todas. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Resguardo Pino Hachado – Permanente. Categorías: Régimen General de equipajes y cargas. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Aduana Talcahuano – Complejo Liucura. Horario 08.00 a 20.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Pino Hachado	Policía Internacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros:1.000, Vehículos de carga 3.100, Vehículos particulares 14.200	
Varios	La carga anual que circula por este paso (59.000 ton.) tiene una marcada direccionalidad en el sentido AR – CH. Este paso es considerado alternativa (aunque no la principal) ante el cierre del sistema Cristo Redentor..	

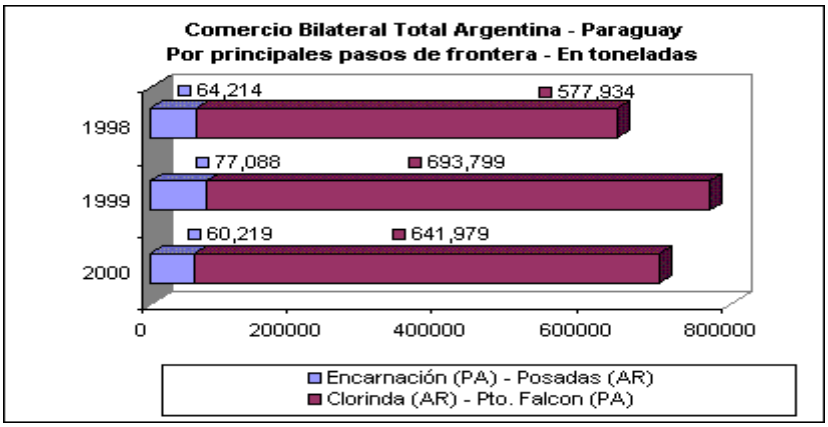
Nombre del Paso	HUEMULES	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – XI Región, Provincia y Comuna de Coyhaique
Localidad fronteriza	Lago Blanco – 33 Km.	Coyhaique – 54 Km.
Otras Localidades	Río Mayo – 150 Km.	Balmaceda – 5 Km.
Ubicación	45° 54' 54" latitud sur – 71° 38' 39" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 650 metros sobre el nivel del mar, relieve arenoso y pedregoso con temperaturas medias de 15° en verano y – 5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso	Ruta Nacional N° 26	Ruta Internacional CH 245

Nombre del Paso	HUEMULES	
principales		
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de ripio	Ripio en buen estado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 20.00 hs	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Comodoro Rivadavia. Permanente. Horario de 08.00 a 20.00 hs	Aduana Coyhaique – Paso Coyhaique. Horario 08.00 a 20.00 horas
Seguridad	Sección Hito 50 – GNA	Tenencia Balmaceda - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros: 100, Vehículos de carga 1.610, Vehículos particulares 5.700	

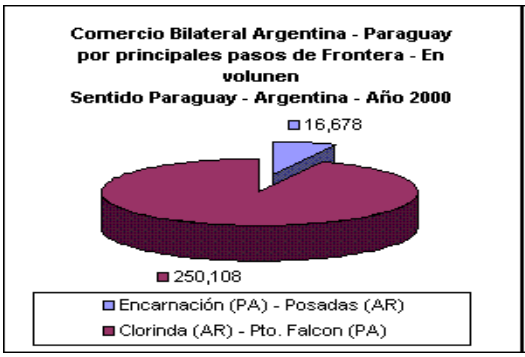
Argentina – Paraguay

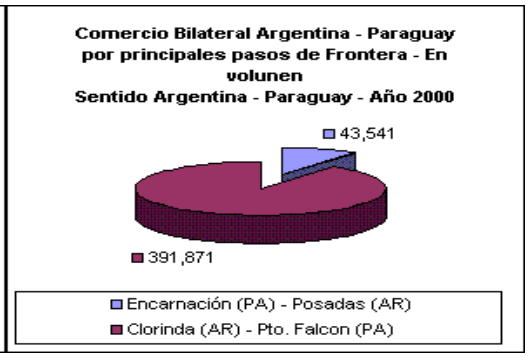
Los pasos identificados como principales (Encarnación (PA) – Posadas (AR) y Puerto Falcón (PA) – Clorinda (AR)) , totalizan más del 95% de los volúmenes comerciados entre ambos países. Por Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PA) se transportó el 90% de las toneladas intercambiadas. Encarnación (PA) – Posadas (AR), la restante vinculación carretera - con marcada importancia de tránsito de automóviles particulares y ómnibus – es también utilizada en el comercio de Paraguay – Uruguay en tránsito por Argentina.

En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en los volúmenes transportados en el lapso 1998 – 2000.



Como se aprecia en los gráficos siguientes, en ambos pasos se observa la supremacía de los flujos Argentina – Paraguay





La descripción de los pasos enunciados se muestra en las siguientes tablas.

Nombre del Paso	CLORINDA – PUERTO FALCÓN **Puente Internacional San Ignacio de Loyola**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay – Dpto. Central
Localidad fronteriza	Clorinda, 2 Km.	Puerto Falcón
Otras Localidades	Formosa – 130 Km.	Asunción - 35 Km.
Ubicación	Ubicado en el puente sobre el Río Pilcomayo a 16 metros sobre el nivel del mar a 25° 16' 05" de latitud sur y 57° 42' 06" de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	Relieve de llanura con clima subtropical con estación seca y temperaturas extremas de 42° en verano y 2° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 11	Ruta N° 2
Carpeta de rodado y estado	Ruta pavimentada en estado bueno.	Asfaltada en buen estado.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente – Horario 24 horas.	Migraciones - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduana. Permanente. Horario: 24 horas para pasajeros y turismo y de 7 a 19 horas los días hábiles para las cargas. Existe la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios	Dirección General de Aduanas. Permanente. Horario de atención para las cargas de 7 a 19 horas los días hábiles, aunque a veces sufren interrupciones durante la jornada.
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección Puente Internacional San Ignacio de Loyola	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 85.000, de los cuales el 50% corresponden a tráfico vecinal fronterizo. Ómnibus: 8.000; Camiones 37.000	

Nombre del Paso	CLORINDA – PUERTO FALCÓN **Puente Internacional San Ignacio de Loyola**	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la vinculación terrestre más importante en el comercio bilateral carretero AR – PA con un volumen superior a las 600.000 toneladas anuales de las cuales, el 60%, aproximadamente, se realiza con sentido AR – PA. Es, asimismo, el paso utilizado por el comercio bilateral carretero entre Paraguay y Chile en tránsito por la República Argentina, con un volumen anual de aproximadamente 60.000 toneladas.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Argentina oscila en torno a los u$s 450, mientras que el valor medio de la tonelada de exportación paraguaya se ubica en torno a los u$s 250. No se informan transbordos en frontera y se informa, en consonancia con la direccionalidad de las cargas, un 23% de vehículos en lastre. Los principales productos comerciados por esta frontera son los siguientes: cereales; gas natural y artificial; bebidas; productos derivados del petróleo; minerales y fertilizantes en bruto; vegetales y frutas; tabaco en bruto y manufacturado; explosivos y productos de pirotecnia; azúcar y miel; margarina y preparados comestibles; productos químicos; aceites; papel y cartón y manufacturas de hierro y acero; productos lácteos; madera, leña y carbón vegetal; manufacturas de minerales no metalíferos; manufacturas de corcho; prendas y accesorios de vestir. El comercio bilateral carretero entre Paraguay y Chile muestra un valor medio de u$s 1.300 para las exportaciones chilenas y de u$s 1.250 para las exportaciones paraguayas. Los principales productos intercambiados son carnes y despojos; fibras textiles vegetales y sintéticas; aceites de origen vegetal y animal; manufacturas del corcho; papel y cartón; productos derivados del petróleo; vegetales y frutas; cereales; margarinas y preparados comestibles y bebidas.	
Controles integrados	Los controles aduaneros no se encuentran integrados y no se advierte predisposición de los funcionarios y agentes privados argentinos para trasladarse al lado paraguayo. En el lado argentino, la infraestructura existente es inadecuada para albergar a las autoridades paraguayas.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero, contiguo al paso fronterizo, presenta importantes falencias. El espacio es pequeño, se verifica la inexistencia de cerco perimetral y de lugares cubiertos suficientes para la verificación de los camiones, lo que obliga a éstos a movimientos innecesarios en días de lluvia o de elevadas temperaturas. Los servicios ofrecidos a los transportistas son insuficientes y las playas de espera para los camiones que aguardan para ingresar al recinto son poco estructuradas y con bajos niveles de servicio.	El recinto aduanero paraguayo, aledaño al paso, aunque pequeño, cuenta con una mejor infraestructura que la observada en el lado argentino: posee cerco perimetral y playa para la espera de camiones hasta tanto sean verificados. Además de las instalaciones ubicadas en la frontera, existe un recinto aduanero con administración privada entre - muy similar aunque más pequeño que al existente en Ciudad del Este - ubicado a unos 5 Km. de la frontera, denominado Chaco-Y, que en la actualidad es sólo utilizado para el control de contenedores. Este centro, de acuerdo a la información recabada, fue construido con miras a la integración aduanera de ambos

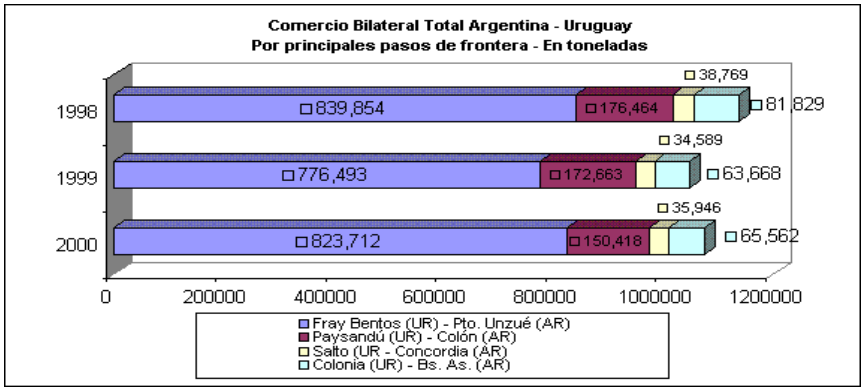
Nombre del Paso	CLORINDA – PUERTO FALCÓN **Puente Internacional San Ignacio de Loyola**	
		países. Los servicios ofrecidos a los transportistas son los básicos en la frontera y buenos en Chaco-Y.
Varios	La cantidad de camiones diarios es de alrededor de 120, en ambos sentidos, observándose una importante acumulación de camiones los días lunes al comienzo del horario de atención, debido a que muchos transportistas arriban a la frontera durante el fin de semana y aguardan en la misma la apertura. En caso de no existir inconvenientes con la documentación y/o el pago de los derechos, los tiempos medios de liberación para los vehículos de exportación es de 3 horas y de 4 a 6 horas para las importaciones.	

Nombre del Paso	POSADAS – ENCARNACIÓN	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Paraguay – Dpto. Itapuá
Localidad fronteriza	Posadas	Encarnación
Otras Localidades	Ituzaingó (Corrientes); San José	Coronel Bogado – 60 Km.
Ubicación	Ubicado a 826 metros sobre el nivel del mar a 27° 23’ de latitud sur y a 55° 53’ de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	Relieve llano sobre suelo arcilloso y arenoso. Predomina el clima subtropical húmedo con temperaturas extremas de 40° y 1°, en verano e invierno, respectivamente.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 12	Ruta N° 1
Carpeta de rodado y estado	Pavimento en buen estado.	Pavimento en buen estado
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Permanente.	Migraciones - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduana de ambos países. Permanente. Horario de atención a las cargas de 7 a 19 horas.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección Puente Internacional	Subárea Naval Itapua/Marina
Volumen de tránsito anual	Ómnibus: 33.000: Vehículos turistas: 45.000; Tráfico Vecinal Fronterizo: 780.000; Camiones: 10.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de una vinculación de escasa importancia en el comercio bilateral carretero argentino-paraguayo pero muy intensa en circulación de vehículos particulares y ómnibus. De acuerdo a la información de Gendarmería Nacional, es el paso argentino más transitado debido al importante movimiento que se registra en el tráfico vecinal fronterizo.	

Nombre del Paso	POSADAS – ENCARNACIÓN
	El volumen de carga transportada es superior a las 100.000 toneladas anuales de las cuales aproximadamente el 50% corresponden al comercio bilateral entre Paraguay y Uruguay que en tránsito por la República Argentina utiliza este paso en forma preponderante. En el comercio bilateral Argentina – Paraguay existe una marcada direccionalidad en el sentido AR-PA mientras que en el comercio bilateral entre Paraguay y Uruguay, la direccionalidad preponderante se da en el sentido UR-PA.
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada exportada por Uruguay asciende a u$s 735 mientras que las exportaciones paraguayas totalizan u$s 300 por tonelada.
Controles integrados	Las aduanas funcionan en forma integrada en el lado paraguayo, no así los trámites migratorios. Recientemente, hubo un intento frustrado de unificar los trámites migratorios debido a la insatisfacción de as autoridades paraguayas por la infraestructura ofrecida.
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto donde funcionan los controles integrados se encuentra en el lado paraguayo del puente. Cuenta con infraestructura adecuada para la atención del flujo de camiones que presenta el paso. Las instalaciones, tanto de playas como de recinto para el control, son buenas. Los servicios tampoco presentan dificultades. La intervención de las autoridades argentinas es menor en virtud de la importancia relativa de los tráficos en tránsito entre Paraguay y Uruguay.
	Los controles de transporte no generan demoras de significación.
	Los servicios ofrecidos a los transportistas son razonables. Además, la contigüidad con la ciudad de Encarnación ofrece la posibilidad de acceder a todo tipo de servicio que se requiera.
	Cuando el recinto se encuentra cerrado, los camiones que pretende arribar a Paraguay deben aguardar en el lado argentino en condiciones muy precarias. En forma análoga, los procedentes de Paraguay hacen espera en la vía pública en las inmediaciones del puente. Algunos, incluso, dejan el camión el fin de semana y regresan a Asunción.
Varios	El intenso tránsito vecinal genera algunos problemas a los ómnibus, aunque éstos tienen circulación preferencial otorgada por Gendarmería en la salida del puente por la que se ingresa a Argentina. Los viajes en estos días pico suelen demorarse hasta 3 horas por la realización de aduana por parte de los pasajeros.
	El tiempo medio de liberación de los vehículos de carga, en ausencia de problemas de documentación o pagos de derechos, oscila entre las 3 y 6 horas. Todos los camiones que presentan las condiciones aludidas son liberados en el mismo día en que ingresan.

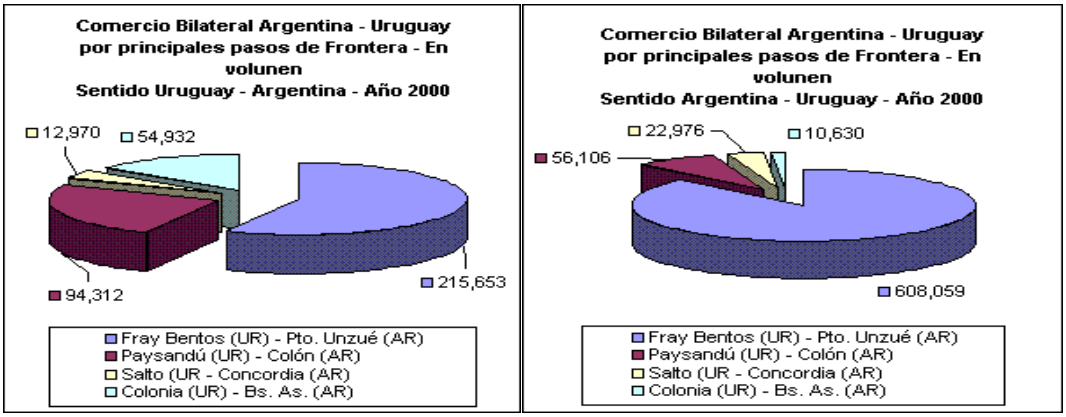
Argentina – Uruguay

Los cuatro pasos que se presentan (Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), Paysandú (UR) – Colón (AR), Salto (UR) – Concordia (AR) y Colonia (UR) – Buenos Aires (AR), explican la totalidad del comercio carretero entre ambos países que totaliza 620 millones de dólares y más de 1 millón de toneladas. Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR) es el paso más utilizado por este intercambio y es a la vez demandado para el comercio bilateral de Uruguay con Chile y Bolivia, en tránsito por argentina.



Entre los pasos seleccionados se encuentra Buenos Aires (AR) – Colonia (UR), travesía que en la actualidad se realiza en ferry y para la que está previsto la construcción de un puente carretero.

El sentido de los flujos comerciales es marcadamente favorable a los despachos que ingresan a Uruguay provenientes de Argentina



Las características de los pasos terrestres enunciados, son las siguientes

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Río Negro
Localidad fronteriza	Gualeguaychú – 35 Km.	Fray Bentos – 8 Km.
Características de la localidad	En el área se cultivan cereales y se cría ganado bovino. Posee industrias conserveras de carnes, frigoríficos y molinos arroceros. Población 90.000 habitante	Puerto dotado para la exportación de cereales producidos en la zona. Industrias de conservas cárnicas, textiles y astilleros. Población 30.000 habitantes
Otras Localidades	Colón	Mercedes, Paysandú; San José

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
Ubicación	33° 06' latitud sur y 58° 15' longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Las características del relieve es llanura húmeda con lomadas. Las actividades económicas más importantes son la ganadería y la agricultura. El clima es templado húmedo con lluvias anuales promedio de 1000 milímetros y temperaturas extremas de 39° en verano y – 3° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 14	Rutas N° 2 y 24
Carpeta de rodado y estado	Pavimento . Estado Bueno.	Pavimento. Estado Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario 24 horas	Dirección de migraciones Horario 24 horas.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario pasajeros 24 horas. Cargas de 7 a 19 hs; Controles fitosanitarios: Senasa 08.00 a 16.00 hs. (habilitación extraordinaria en ambos casos); Transporte: Gendarmería Nacional: 24 horas. Transporte Gendarmería Nacional: Horario 24 horas	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 08.00 a 20.00 hs, Sábado de 08.00 a 15 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria) Transporte: Pasajeros 24 Hs.; cargas, de lunes a viernes de 09.00 a 19.00 Hs. y sábados de 09.00 a 15.00 Hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional	Prefectura Nacional Naval
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 260.000, Ómnibus y Camiones 75.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Primera vinculación en importancia para el comercio bilateral por carretera y vía principal por donde se canaliza el comercio bilateral de Uruguay con Chile y Bolivia, en tránsito por Argentina. También – aunque de menor importancia – se verifican despachos del comercio entre Argentina y Brasil que, en tránsito por Uruguay, utilizan este paso y los de Santana do Livramento – Rivera, Jaguarao – Río Blanco y Chuí – Chuy. El tonelaje anual transportado por el paso asciende a aproximadamente a más de 900.000 toneladas, de las cuales 820.000 corresponden al comercio argentino – uruguayo. El movimiento diario de camiones cargados y en lastre es de aproximadamente 250 vehículos Existe marcada direccionalidad en la carga transportada entre AR y UR: 75% sentido AR – UR., mientras los flujos entre Chile y Uruguay son equilibrados	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada comerciada entre Argentina y Uruguay, alcanzó a 570 u$s/ton , tanto para las exportaciones argentinas como para las de Uruguay. Los principales productos transportados entre Argentina y Uruguay son: manufacturas de minerales no-metalíferos; papel y cartón; cereales; madera, leña y carbón vegetal; abonos manufacturados; productos químicos inorgánicos;	

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
	automóviles y motocicletas; carnes y despojos; animales vivos; maquinaria generadora de energía; otros artículos manufacturados; aceites esenciales y productos de perfumería; tinturas y pigmentos; piensos para animales; vegetales y frutas; productos químicos diversos; manufacturas de hierro o acero; margarinas y prep. comestibles; explosivos y productos de pirotecnia; bebidas; azúcar y miel; semillas y frutas. En la vinculación Chile – Uruguay, los principales productos intercambiados son: pulpa; cereales; papel y cartón; carnes y despojos; productos lácteos; explosivos y productos de pirotecnia; manufacturas de caucho; productos. de condensación y resinas; pescados; productos químicos inorgánicos; productos en bruto, vegetal y animal; vegetales y frutas; pulpa; manufacturas de hierro o acero; manufacturas de metales; margarinas y preparados comestibles; metales no ferrosos; aceites esenciales y productos de perfumería.	
Controles integrados	El centro de frontera para atención de pasajeros y automóviles particular es adecuado y confortable. Existen una cantidad de dársenas cubiertas para el paso de automóviles destinadas a atender las demandas de tránsito que en épocas de vacaciones son bastante intensas. Los trámites migratorios y aduaneros para vehículos particulares y ómnibus se encuentran integrados y se realizan en el Centro de Frontera ubicado en territorio Uruguayo Los controles a las cargas, a pesar del compromiso de integración de ambos países; salvo en el caso de las intervenciones fitosanitarias; se realizan en forma independiente en cada país.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Localizado en la ruta de acceso al puente, la aduana argentina utiliza las instalaciones de lo que otrora fue el obrador del puente. Se trata de una construcción no adecuada funcionalmente para los usos que se la utiliza. El recinto aduanero, en realidad no es tal, ya que no se halla cercado ni delimitado claramente. Podría decirse que comienza a partir de trasponer las instalaciones de la aduana hacia el lado uruguayo. Existe una sola vía por sentido para el paso de camiones, que es la ruta que lleva hacia el puente. Esta circunstancia no obstaculiza la fluidez del tránsito que salen hacia Uruguay pero si la resiente en el caso contrario. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas rudimentarias en el recinto, siendo en la confusión fácilmente tomados por empleados de aduana. No existe playa destinada al estacionamiento de camiones, por lo que éstos a medida que arriban van estacionando a la vera de la ruta, ubicándose incluso sobre el pasto	Los controles se realizan en instalaciones ubicadas aledañas al centro de frontera. Si bien fueron construidas junto con este, son completamente inadecuadas y reducidas. La carencia de equipamiento, aún los mínimos para los controles, es total. Existe una conducta de los funcionarios claramente orientada a favorecer la exportación de su país. Los trámites en estos casos se aceleran y el sistema informático que utilizan permite continuar el viaje aunque haya información no consistente. Estas eventuales inconsistencias pueden salvarse hasta diez días después. Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados ubicadas a más de 150 mts. del recinto. Existen playas para el estacionamiento en espera de los vehículos con capacidad suficiente. La ubicación en el centro de frontera les brinda una gama de servicios adecuada

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
	cuando las condiciones climáticas lo permiten. No existe otra infraestructura disponible para los camioneros. Los servicios de comunicaciones para que los transportistas son insuficientes.	
Varios	En Uruguay, prácticamente no existen los tránsitos aduaneros al amparo del MIC/DTA; la casi totalidad de las importaciones se nacionaliza en la frontera y en sentido inverso, allí se materializa el total de las exportaciones.	

Nombre del Paso	CONCORDIA – SALTO **Puente Internacional Carretero-Ferroviario de Salto Grande**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Salto
Localidad fronteriza	Concordia – 18 Km.	Salto – 19 Km.
Otras Localidades	Villaguay – 130 Km.; Villa Zorroaquín	El Quebracho
Ubicación	Puente sobre el río Uruguay ubicado a 31° 16’ 30” de latitud sur; 57° 46’ 30” de longitud oeste. A 38 metros sobre el nivel del mar une las localidades de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay)	
Aspectos geográficos	Llanura húmeda con lomadas. Presenta temperaturas extremas de 39 grados en verano y 3 grados en invierno. El clima es templado húmedo.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional N° 14	Ruta Nacional N° 31
Carpeta de rodado y estado	Pavimento con un ancho promedio de 7,30 metros; banquina natural. Estado: bueno	Pavimento.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario: las 24 horas.	Dirección Nacional de Migración – Permanente. Horario: 24 horas.
Aduana	Dirección General de Aduana – Permanente. Horario de atención a pasajeros: las 24 horas; Horario de atención a las cargas: de 09.00 a 19.00 horas	Dirección Nacional de Aduanas. Ídem Argentina
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional Salto Grande.	
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 182.000; Ómnibus: 2.380; Camiones: 9.700	

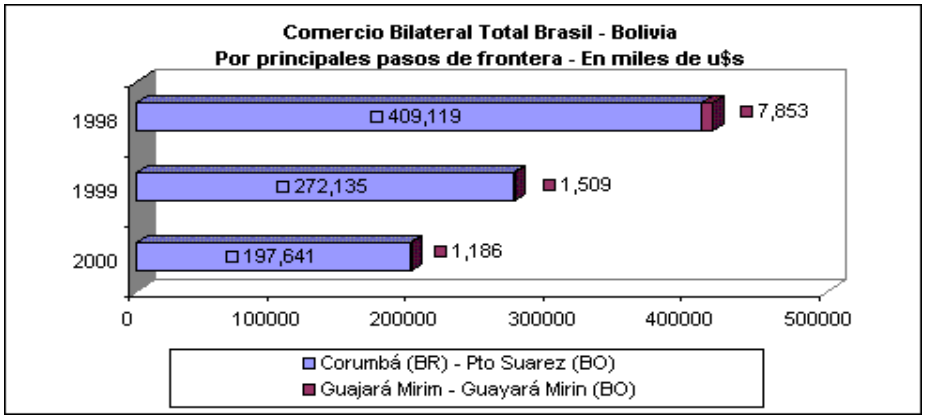
Nombre del Paso	CONCORDIA – SALTO **Puente Internacional Carretero-Ferroviario de Salto Grande**
Importancia en el comercio bilateral y regional	En el año 2.000 se canalizaron por este paso, aproximadamente 100.000 toneladas en ambos sentidos. Es el paso terrestre de menor importancia en el comercio entre Argentina y Uruguay, con preponderancia de las cargas con origen – destino en Salto-Concordia. Por este paso se canaliza la mayor parte del comercio bilateral terrestre entre Uruguay y Paraguay en tránsito por Argentina.
Controles integrados	Los controles aduaneros y migratorios del paso se encuentran integrados en el lado Uruguayo.

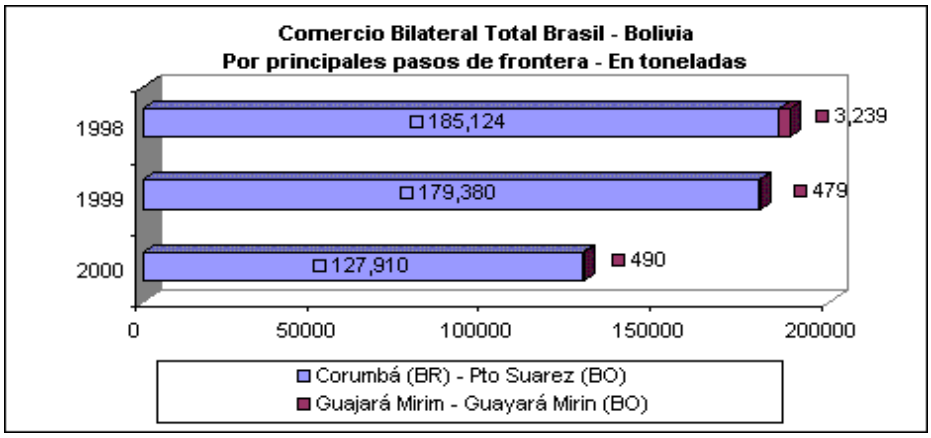
Nombre del Paso	COLÓN – PAYSANDÚ Puente Internacional General Artigas	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Paysandú
Localidad fronteriza	Colón – 20 Km.	Paysandú – 1.5 Km.
Otras Localidades	Concepción del Uruguay - Colonia Ughes – Villa San José	Esperanza – Colonia Nuevo Paysandú - Constancia
Ubicación	Puente sobre el río Uruguay.	
Aspectos geográficos	Llanura húmeda con lomadas. Presenta temperaturas extremas de 39 grados en verano y 3 grados en invierno. El clima es templado húmedo.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional N° 14	Ruta Nacional N° 3
Carpeta de rodado y estado	Pavimento con un ancho promedio de 7,30 metros; banquina natural.	Pavimento.
	Estado: bueno	Estado: bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente	Dirección de Migraciones
	Horario 24 horas	
Aduana	Dirección General de Aduanas . Permanente. Atención sin interrupción para pasajeros	Aduana – Ídem Argentina
	Cargas Lunes a Viernes de 9 a 19 hs.	
Seguridad	Gendarmería Nacional	
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 340.000; camiones y ómnibus: 13.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es el segundo paso en importancia en el comercio bilateral entre Argentina y Uruguay. En el año 2000 se canalizaron por esta vía 200.000 toneladas, de las cuales, 155.000 toneladas fueron con sentido UR – AR. La cantidad de camiones cargados verificados en el paso en el año 2000 ascendió a 7.500 en ambos sentidos. Uno de los principales productos transportados en el paso es cemento.	
Controles	Los controles de cargas y pasajeros, se encuentran integrados en el lado	

Nombre del Paso	COLÓN – PAYSANDÚ Puente Internacional General Artigas
integrados	Uruguayo. El valor del peaje para los camiones asciende a 100 pesos argentinos, mientras que para los vehículos livianos asciende a 12.50 pesos argentinos.

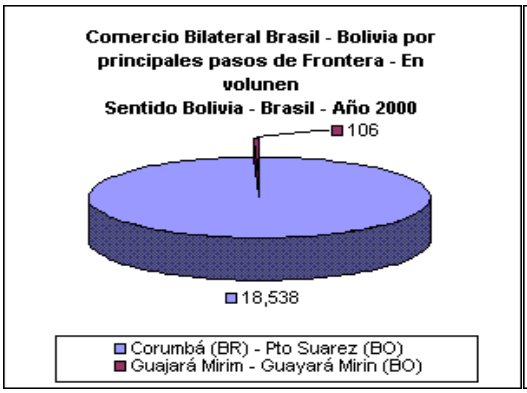
Brasil – Bolivia

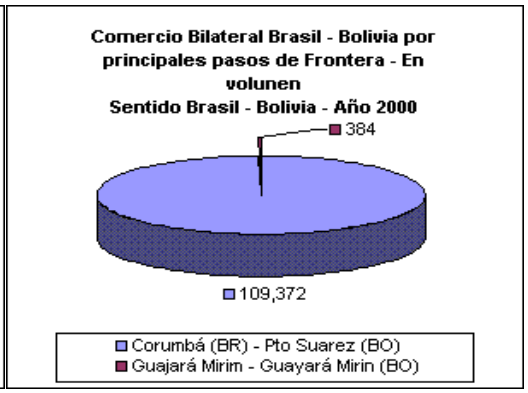
El paso de Corumbá – Puerto Suárez, es por donde se canaliza la casi totalidad de este comercio bilateral.





La direccionalidad de los flujos transportados es netamente superior en el sentido Brasil - Bolivia





Las características de los pasos terrestres enunciados, son las siguientes

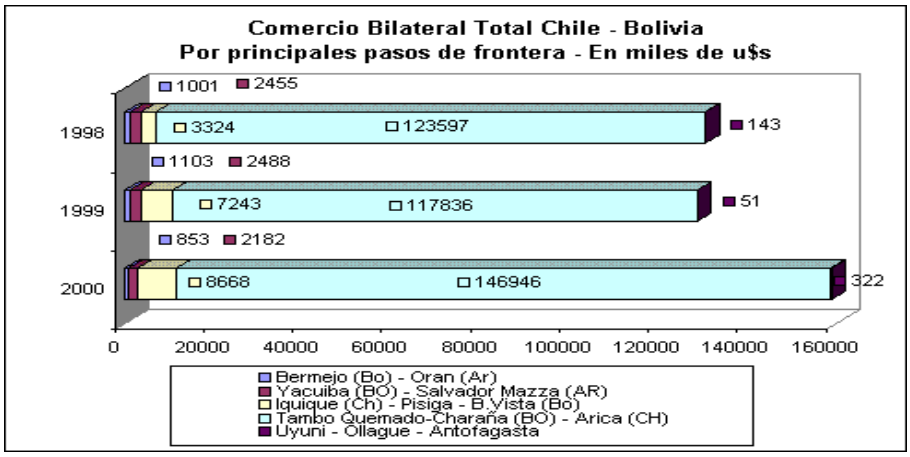
Nombre del Paso	PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	
Países que vincula	Bolivia – Departamento Santa Cruz	Brasil – Estado Mato Grosso do Sul
Localidad fronteriza	Puerto Suárez 11.600 habitantes	Corumbá – 97.000 habitantes
Otras Localidades	El Mutún	Ladario
Ubicación	19° 02' Latitud Sur – 57° 42' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Puente sobre arroyo Concepción. Vinculación ferro – carretera. Ubicada a 120 metros sobre el nivel del mar en un entorno selvático, próxima a la laguna Cáceres y el Río Paraguay	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 4	BR 262
Carpeta de rodado y estado	Pavimento y tierra	Pavimento – Estado Bueno. Entre Ladario y Corumbá doble vía (10 Kms)
Controles Migratorios	Migraciones	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana y otros controles A las cargas	Aduana y servicios fitosanitarios	**Ministerio de Hacienda – Receita Federal – Horario de 8 a 20 horas – Ministerio de Agricultura y Reforma Agraria Horario de 8 a 18 horas**
Seguridad	Destacamento Policial de Frontera	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 8500 camiones anuales	

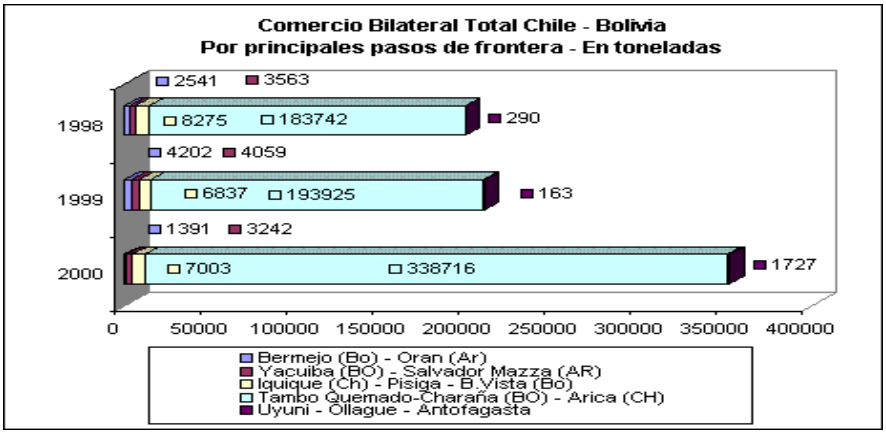
Nombre del Paso	PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la primera vinculación carretera en el comercio bilateral de Brasil y Bolivia. En el año 2000 se canalizaron por el mismo, aproximadamente 150.000 toneladas por valor de 200 millones de dólares. El sentido del intercambio es ampliamente favorable a Brasil cuyas exportaciones representan el 98% y el 86% de los valores y volúmenes comerciados respectivamente. Por este paso se verifican pequeños despachos del comercio bilateral boliviano con Argentina, Uruguay y Colombia
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados. En Corumbá funciona una Estación aduanera de Interior (EADI) concesionada a la firma ARMAZÉNS GERAIS ALFANDEGADOS DE MATO GROSSO DO SUL LTDA. Existe asimismo, una avanzada aduanera denominada Posto Esdras

Bolivia – Chile

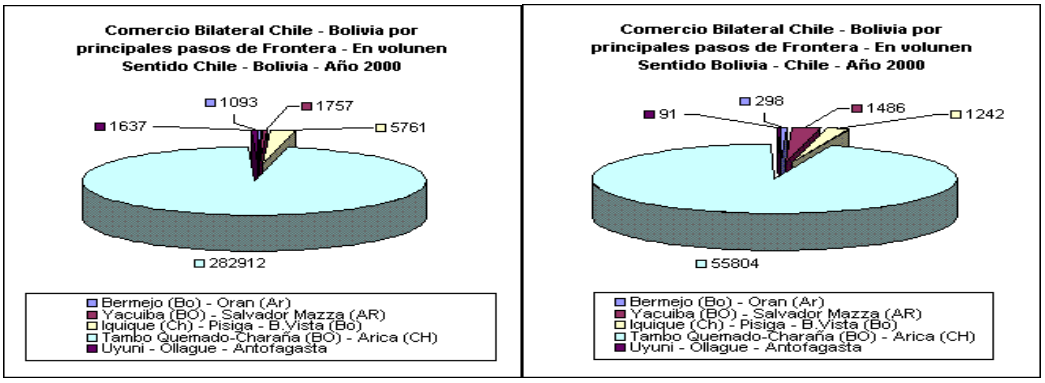
El paso más utilizado en el intercambio carretero entre ambos países es Tambo Quemado. Por este paso asimismo se materializa un a buena parte del comercio internacional de Bolivia con terceros países utilizando la combinación carretero – marítimo y saliendo o ingresando de o hacia su destino por el puerto de Arica.

Se presentan asimismo los flujos de este comercio que se realizan en tránsito por Argentina





La direccionalidad de los tráficos se muestra en los gráficos que siguen:



Las principales características del paso Tambo Quemado se presentan en la siguiente tabla.

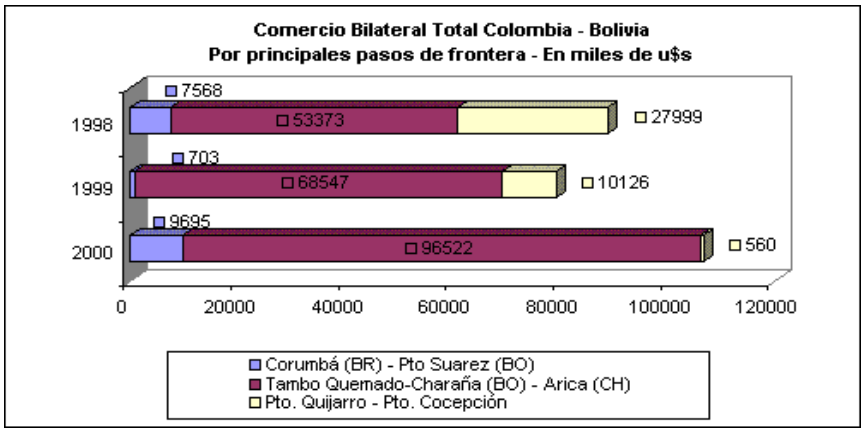
Nombre del Paso	TAMBO QUEMADO	
Países que vincula	Bolivia - Departamento de Oruro	Chile – Región de Tarapacá, Provincia de Parinacota, Comuna de Putre.
Localidades fronterizas	Tambo Quemado	Chungara
Otras Localidades	Patacamaya 200 Km, Oruro , La Paz	Putre 60 Km, Arica 380 Km, Iquique __ Km, Santiago ___ Km
Ubicación	18° 15’ Latitud Sur – 69° 05’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4.700 metros sobre el nivel del mar. En Bolivia hay un complejo fronterizo ubicado en Tambo Quemado, una pequeña población al lado del complejo de frontera. En Chile no hay población alguna en la frontera, salvo el complejo fronterizo de Chungara. A unos 70 Km. se encuentra la población de Putre. La línea de frontera se encuentra a unos 10 Km. de cada uno de los complejos de frontera. El acceso en Bolivia atraviesa el altiplano (terreno plano) mientras que en Chile el terreno es montañoso. El clima es frío	
Temporalidad	La frontera opera permanentemente. Ocasionalmente se cierra en invierno por	

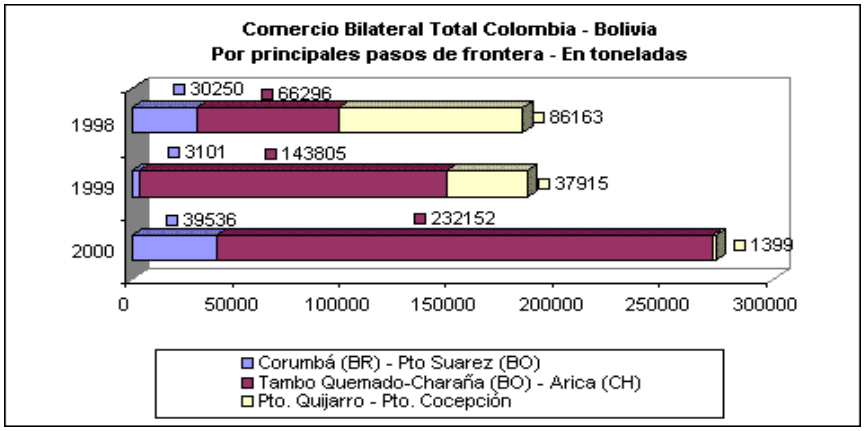
Nombre del Paso	TAMBO QUEMADO	
	corto tiempo. El horario de funcionamiento es de 8 a 20 horas.	
Vías de acceso principales	Tambo Quemado está comunicada con la red vial de Bolivia a través de la carretera Tambo Quemado – Patacamaya de 200 Km. de longitud.	La frontera esta comunicada con el interior de Chile a través de la carretera Arica – Chungara.
Carpeta de rodado y estado	Es una carretera pavimentada con dos carriles y bermas angostas, en buen estado y apartaderos convenientemente espaciados para el estacionamiento de emergencia de camiones.	Es una carretera pavimentada con dos carriles que asciende desde el nivel del mar hasta casi 5.000 msnm en la línea de frontera.
Controles Migratorios	Servicio Nacional de Migración	Policía de Investigaciones
Aduana	Aduana	Avanzada de Aduana en Chungara
Seguridad	Policía Nacional de Bolivia	Carabineros de Chile
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 60.000 camiones	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En un paso de frontera muy importante para el comercio exterior de Bolivia pues está ubicado en una vía de acceso al Océano Pacífico. Diariamente se realizan unos 130 tránsitos aduaneros y cerca de 50 nacionalizaciones, lo cual equivale a un movimiento anual de aproximadamente 900.000 toneladas, que incluyen tanto el tráfico bilateral como las operaciones de comercio exterior de Bolivia con terceros países por combinación carretero – marítimo utilizando el puerto chileno de Arica. A través de este paso también se registran pequeños movimientos de carga hacia y desde Argentina y Brasil. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros entre las ciudades de Iquique y Arica en Chile con la Paz y Oruro en Bolivia. Diariamente se produce un movimiento que varia entre 5 y 6 autobuses	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Bolivia - Chile Por este paso de frontera se canaliza un importante porcentaje del comercio del comercio exterior de Bolivia. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 455 en el sentido Chile (puertos Pacifico) – Bolivia y de u$s 430 en el sentido Bolivia – Chile (puertos Pacifico). Es utilizado también para el transito de pequeños volúmenes de carga provenientes o con destino Argentina y Brasil.	

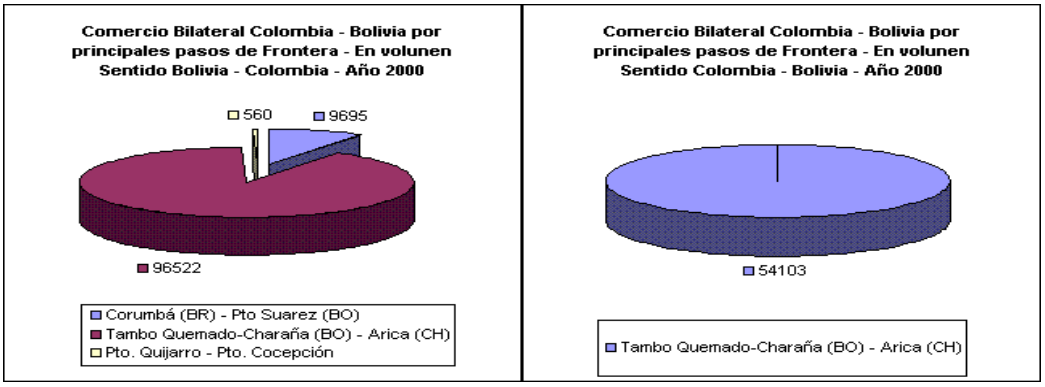
Nombre del Paso	TAMBO QUEMADO	
Controles Integrados	No existen centros integrados para atender el comercio binacional. Tanto en el lado peruano como en el boliviano se efectúan los trámites de comercio exterior en forma independiente. La mayor parte de movimiento se realiza bajo la modalidad de transito aduanero. Sin embargo, hay un porcentaje de mercancías que se nacionalizan en el complejo boliviano debido a su atención los 365 días del año mientras que en el interior del país solo se trabaja de lunes a viernes. Existe el proyecto de establecer un control integrado en la línea de frontera para el transporte de pasajeros	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En Tambo Quemado existe un recinto aduanero administrado por la empresa "Fronteras". Este recinto está cercado y cuenta con vigilancia de la Policía Nacional. La playa del recinto no esta pavimentada.	En Chungara existe un pequeño estacionamiento por cuanto solo se realizan trámites de transito aduanero.
Varios	Existe un proyecto para construir un centro de atención integrado para el transporte de pasajeros en la misma línea fronteriza. Sin embargo, existe la limitación impuesta en un tratado suscrito entre los dos países que limita las construcciones en un área de 7 Km. a cada lado de la línea fronteriza.	

Bolivia – Colombia

La porción carretera de este comercio se realiza, mayoritariamente desde los puertos chilenos y peruanos, donde Bolivia dispone de facilidades para su comercio exterior e ingresa o sale del país en forma mayoritaria por los pasos de Tambo Quemado y Desaguadero, con participación creciente de éste último.

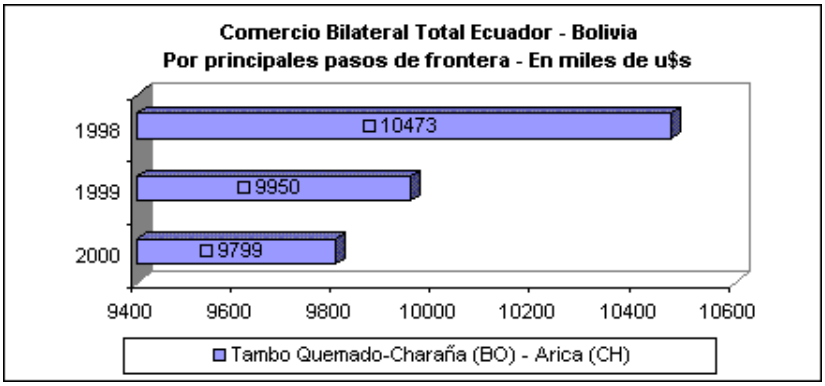


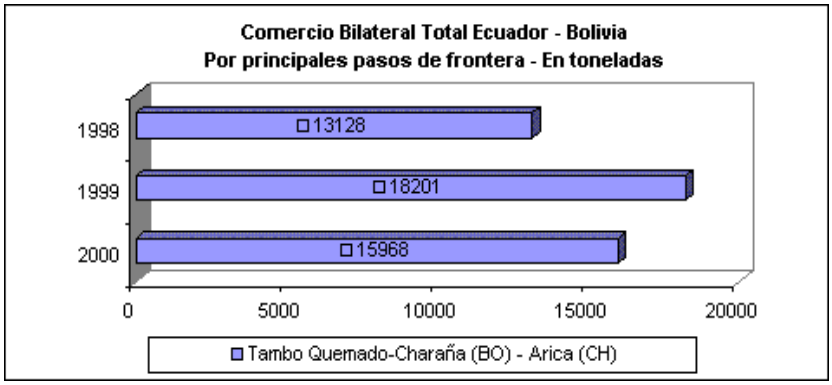


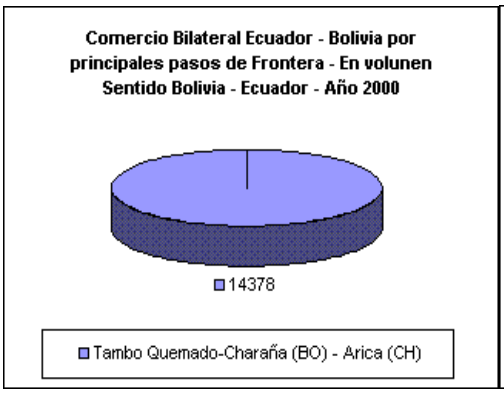


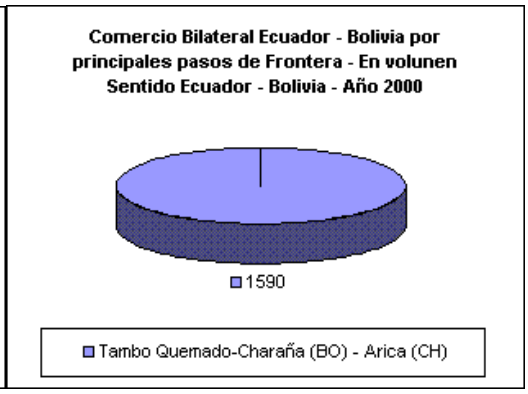
Bolivia – Ecuador

Al igual que en la vinculación Colombia – Bolivia, en este caso el transporte carretero se realiza en tránsito desde el Puerto de Arica (CH), ingresando a Bolivia por Tambo Quemado.



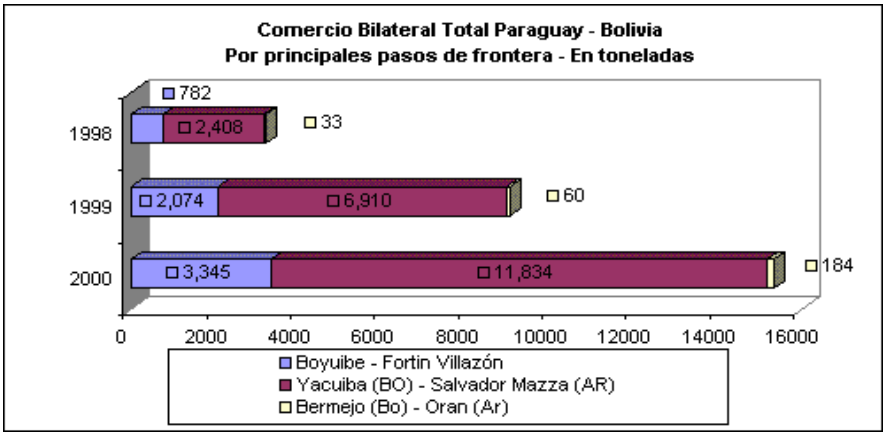


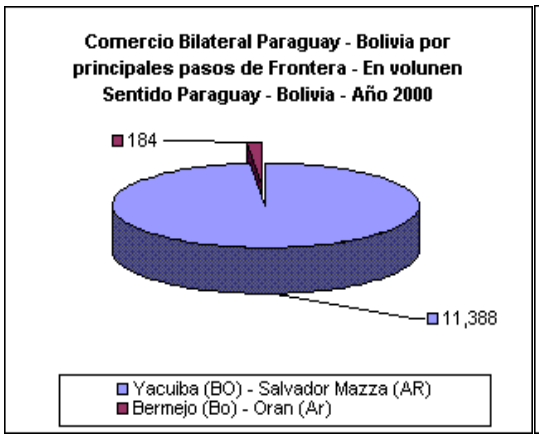


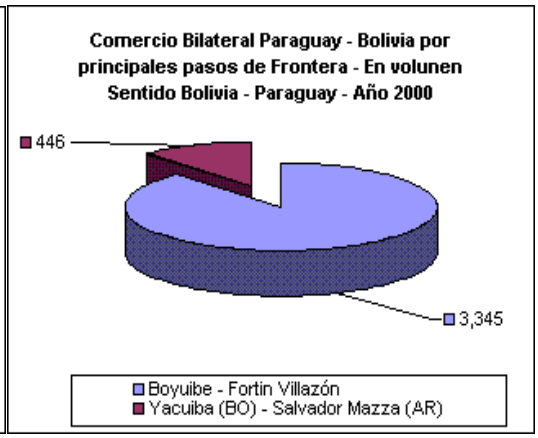


Bolivia – Paraguay

El mal estado de la red vial que conecta el único paso de frontera habilitado entre los dos países, hace que la mayoría del escaso tráfico que se realiza se materialice en tránsito por Argentina.







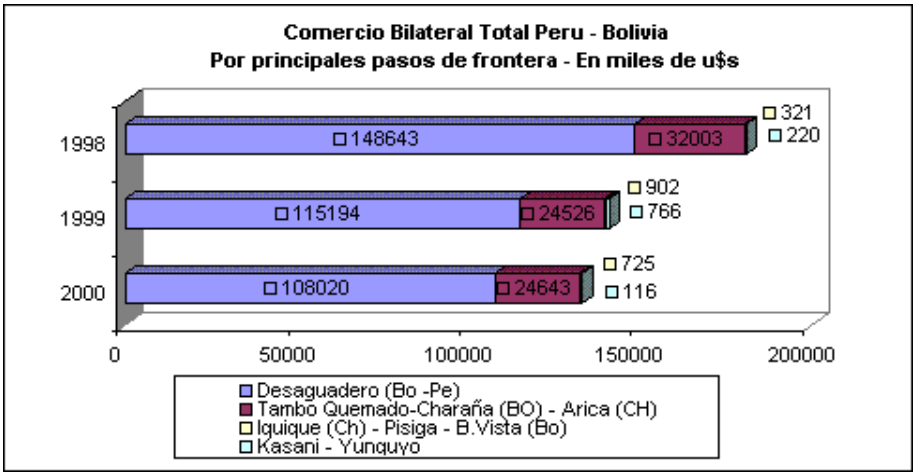
Bolivia – Perú

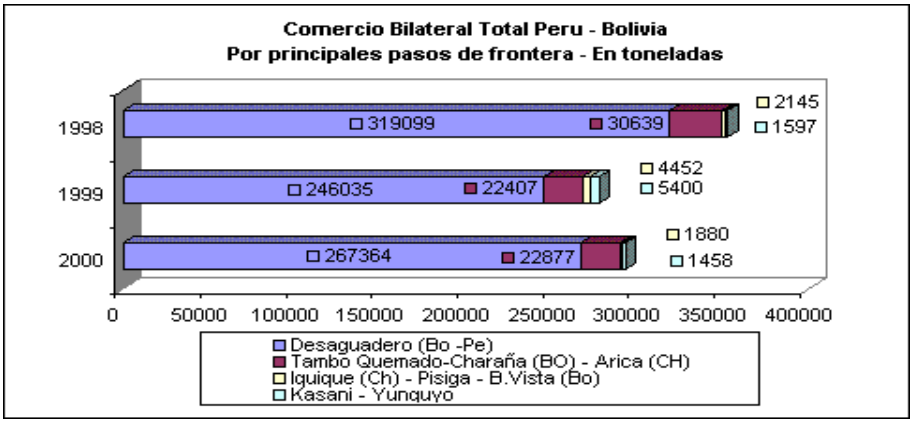
El comercio carretero entre ambos países totalizó, en el año 2000, 104 millones de dólares y 155 mil toneladas

El mayor intercambio de este comercio, se realiza por el Paso de Desaguadero (BO) – Desaguadero (PE).

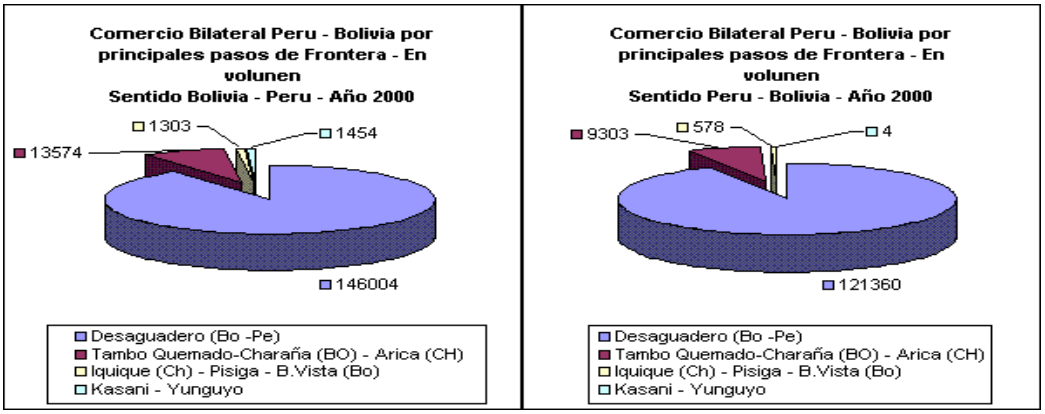
Kasani – Yunguyo, otro paso bilateral ubicado cerca de Desaguadero, no presenta movimientos comerciales de relevancia Se observa, aunque con pequeños guarismos, la utilización de tránsitos por Chile.

En esta vinculación se materializa parte del comercio exterior de Bolivia con el resto del mundo, que utiliza las facilidades portuarias peruanas.





La direccionalidad de los despachos se muestra en los gráficos que siguen



Las características del principal paso de frontera de éste vínculo, son las siguientes:

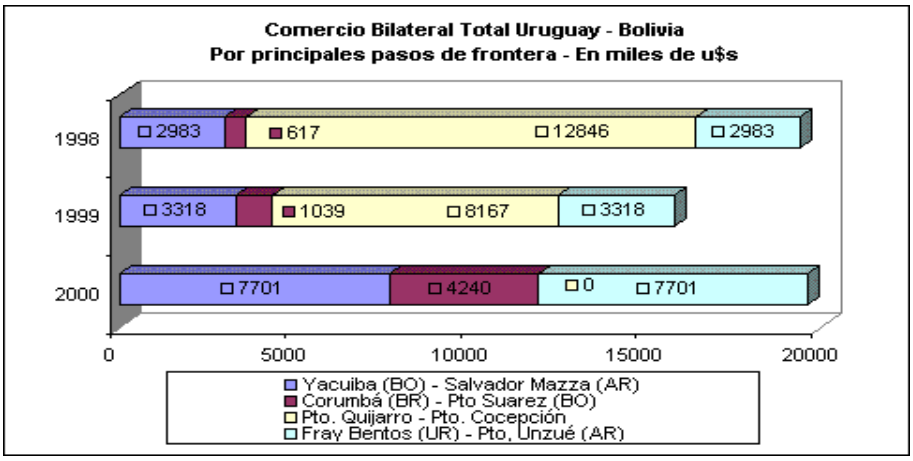
Nombre del Paso	DESAGUADERO	
Países que vincula	Perú – Departamento de Puno	Bolivia – Provincia de la Paz
Localidades fronterizas	Desaguadero, Perú	Desaguadero, Bolivia
Característica de las localidades fronterizas	Comercio y comercio transfronterizo; Agricultura: Papa, cereales, cebada, avena; Ganadería: Ganado ovino, bovino y camélidos; piscicultura: Trucha	
Otras Localidades	Puno, Juliaca 200 km, Moquegua, Ilo, Matarani, Lima	El Alto 125 km, La Paz 175 km, Oruro, Santa Cruz
Ubicación Aspectos geográficos	Ubicado a 3.800 metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Desaguadero – Perú (cerca de 8.000 habitantes) y Desaguadero – Bolivia (cerca de 4.000 habitantes). El terreno es plano y el clima frío	
Temporalidad	La frontera opera permanentemente. No hay interrupciones por condiciones climáticas. La frontera tiene un horario de operación	

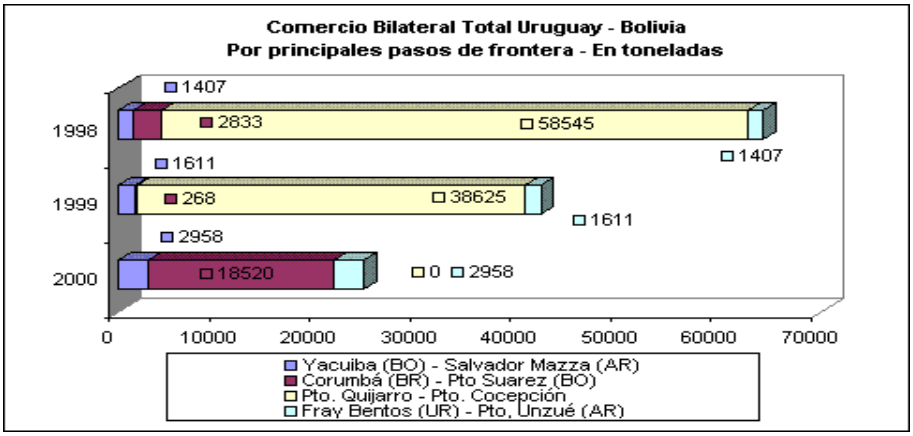
Nombre del Paso	DESAGUADERO	
Vías de acceso principales	Desaguadero – Perú esta comunicada por carretera pavimentada con los puertos de Ilo y Matarani sobre el Océano Pacífico. Igualmente con carretera pavimentada con Juliaca y el resto de la red vial del Perú	Desaguadero – Bolivia esta comunicada por carretera pavimentada con las ciudades de El Alto y La Paz. Desde allí por vía terrestre pavimentada con Oruro, Cochabamba y Santa Cruz
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Desaguadero – Perú esta totalmente pavimentada desde los puertos del Pacífico. Se trata de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas.	La vía de acceso a Desaguadero – Bolivia esta totalmente pavimentada. Se trata de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical a lo largo del recorrido.
Controles Migratorios	Dirección General de Migraciones y Naturalización	Servicio Nacional de Migración
Aduana	Agencia Aduanera de Desaguadero Resguardo de Aduanas del Perú (RAP). Las instalaciones están ubicadas cerca de la línea fronteriza, en el puente antiguo	Subadministración de Aduana de Desaguadero, sus instalaciones están ubicadas cerca de la línea fronteriza, en el puente antiguo
Seguridad	Policía Nacional del Perú	Policía Nacional de Bolivia
Volumen de tránsito anual	120 camiones diarios y menos de 20 vehículos particulares. Se verifican tres servicios de transporte de pasajeros diarios.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es un paso importante para el comercio binacional y para el comercio exterior boliviano. Cerca del 75% del comercio entre los dos países se materializa por este paso de frontera. Las operaciones de transporte carretero en tránsito a terceros países de la CAN es mínimo, aunque se verifican algunas combinaciones carretero – marítimo utilizando los puertos peruanos. En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 400.000 toneladas de las cuales el 45% % lo hicieron en el sentido Perú – Bolivia y el resto en el sentido Bolivia – Perú. El 30% de estos volúmenes lo constituye la carga de comercio exterior de Bolivia en transito hacia o desde los puertos del Pacífico. Ocasionalmente cruzan cargas con destino o desde Argentina y Brasil Adicionalmente existe un activo comercio fronterizo que se moviliza, en forma artesanal, a través del puente viejo.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada en sentido Bolivia – Perú alcanzó a 350 dólares, mientras que en sentido contrario se ubicó en 590 dólares. Los principales productos comercializados por el paso son Harina de frijoles de soja, aceite de soja, tortas de soja, azúcar de caña o remolacha, cerveza de malta, alcohol etílico, minerales de plata, envases, carne bovina, comestibles, gallinas, huevos, maíz, harina de trigo, habas, maníes, cueros y pieles bovinas, hilados de algodón, algodones si cardar y productos de industrias alimentarias. El comercio transfronterizo está conformado por alimentos perecederos como papa, cebolla, frutas y verduras, prendas de vestir, artesanías, materiales para la construcción, artículos de plástico, electrodomésticos y gas licuado. El contrabando tradicional está conformado principalmente por Maíz, tortas de soja, golosinas, galletitas, textiles, ropa usada, cigarrillos, bebidas, repuestos para vehículos,	

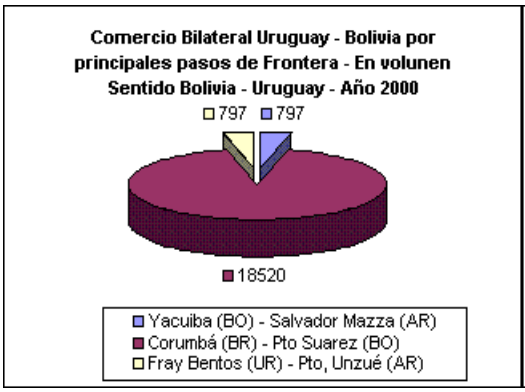
Nombre del Paso	DESAGUADERO	
	electrodomésticos, gas licuado, cemento y hierro A ambos lados de la frontera el transporte de carácter internacional se efectúa en camiones de gran capacidad. En el Perú, la mayor parte de las importaciones se nacionalizan en frontera. En cambio en Bolivia, la mayor parte del movimiento se efectúa bajo la figura de transito aduanero.	
Controles Integrados	No hay controles integrados. A cada lado de la frontera se efectúan los diversos trámites en forma independiente.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El CENAF de Desaguadero es un edifico de una planta de aproximadamente 300 m2 ocupado por la aduana. Existiendo en las inmediaciones pequeñas oficinas adicionales par los servicios de Sanidad, Salud , Migraciones y Policía En Desaguadero – Perú se utiliza el Terminal de Tasa, un recinto cerrado de carácter privado donde se realizan algunos trámites aduaneros. Este recinto está estratégicamente ubicado cerca del acceso al nuevo puente internacional y se encuentra conectado informaticamente con la Aduana.	El CENAF de Desaguadero es un edificio de dos plantas situado a 50 metros del puente. En el se encuentran los servicios de Migraciones, policía y sanidad agropecuaria. La aduana se encuentra ubicada en un pequeño edificio a 600 metros. En Desaguadero – Bolivia existe una zona franca. Sin embargo es poco utilizada para trámites aduaneros. Allí hay una balanza. En la zona de frontera no hay (puente viejo) playa de estacionamiento. Consecuentemente los camiones ocupan el espacio público contribuyendo al deterioro de las vías de la ciudad
Varios	El paso de frontera consta de dos puentes: (i) El tradicional que une los cascos urbanos de las dos ciudades y tiene un acceso es difícil. (ii) El nuevo, recientemente construido, con buenas vías de acceso en los dos países. En el puente nuevo existe el proyecto para construir un CEBAF. Está en estudio un mecanismo de operación bajo el cual el puente viejo sería utilizado para el comercio fronterizo y la integración de las dos ciudades y el nuevo para el transporte internacional. El puente viejo se cierra al tránsito vehicular en ocasión de las ferias artesanales que se ubican en el mismo. Presenta asimismo, una intensa actividad comercial (legal e ilegal). Una importante cantidad de los pobladores de ambas localidades encuentran su fuente de trabajo en el transporte artesanal (triciclos) de mercadería a través del puente y en las consiguientes operaciones de carga y descarga de los camiones.	

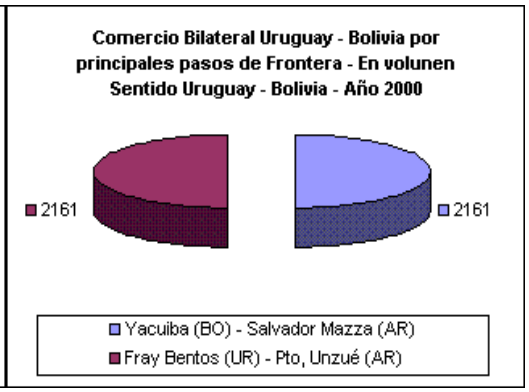
Bolivia – Uruguay

Comercio internacional carretero en tránsito por terceros países, principalmente por Brasil y Argentina


Comercio Bilateral Total Uruguay - Bolivia
Por principales pasos de frontera - En miles de u$s
1998
1999
2000
2983
617
12846
2983
3318
1039
8167
3318
7701
4240
0
7701
0
5000
10000
15000
20000
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)

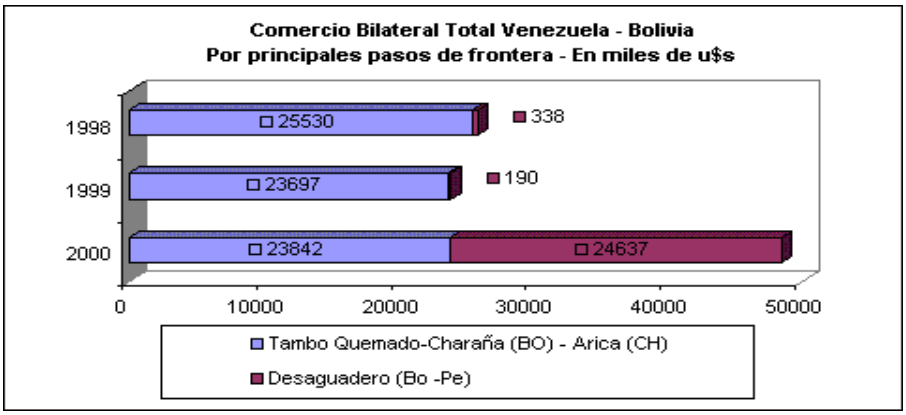

Comercio Bilateral Total Uruguay - Bolivia
Por principales pasos de frontera - En toneladas
1998
1999
2000
1407
2833
58545
1407
1611
268
38625
1611
2958
18520
0
2958
0
10000
20000
30000
40000
50000
60000
70000
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)

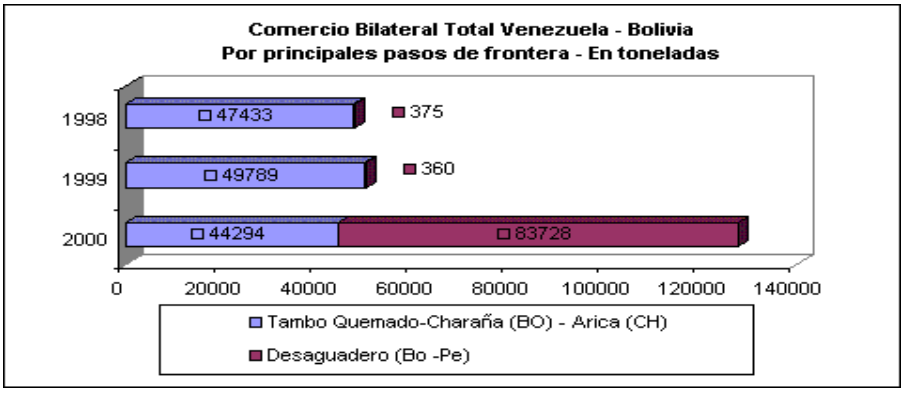

Comercio Bilateral Uruguay - Bolivia por principales pasos de Frontera - En volunen
Sentido Bolivia - Uruguay - Año 2000
797
797
18520
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)

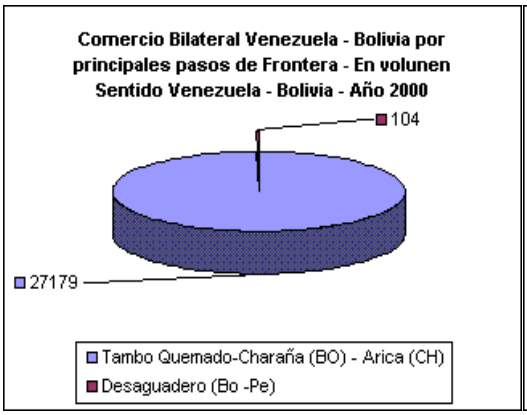

Comercio Bilateral Uruguay - Bolivia por principales pasos de Frontera - En volunen
Sentido Uruguay - Bolivia - Año 2000
2161
2161
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)

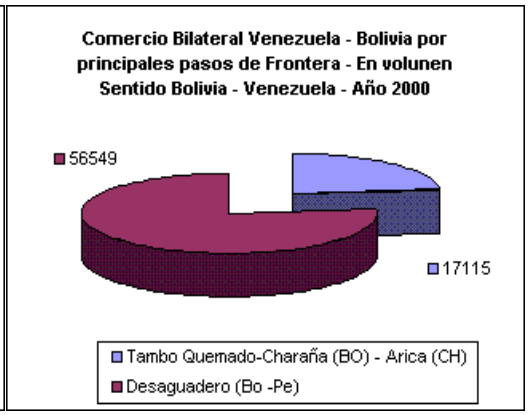
Bolivia - Venezuela

Al igual que en la vinculación Colombia – Bolivia, en este caso el transporte carretero se realiza en tránsito desde el Puerto de Arica (CH), ingresando a Bolivia por Tambo Quemado y en menor medida por Desaguadero desde puertos peruanos





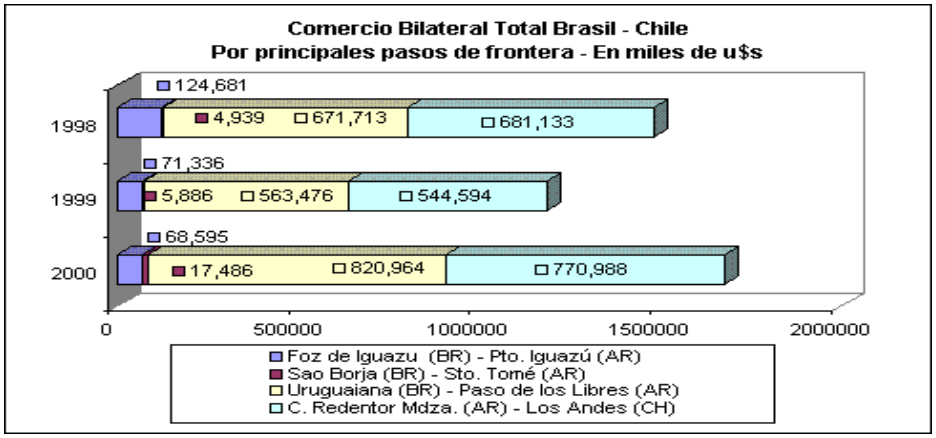


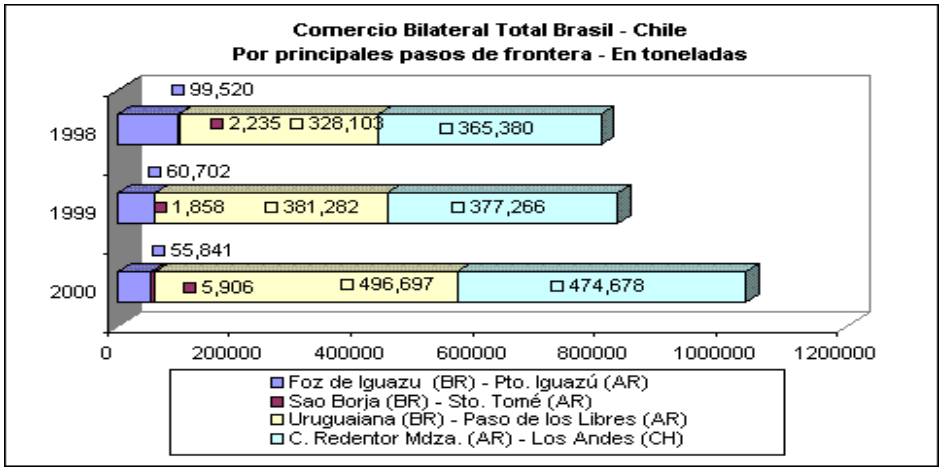


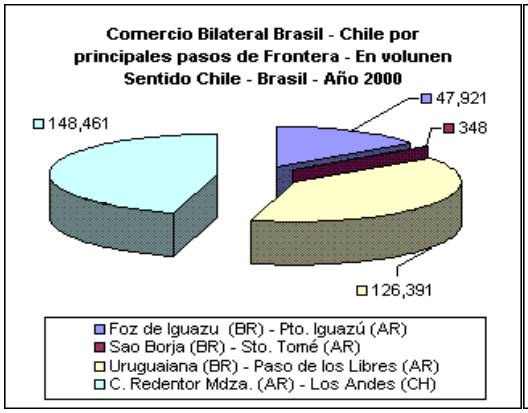
Brasil – Chile

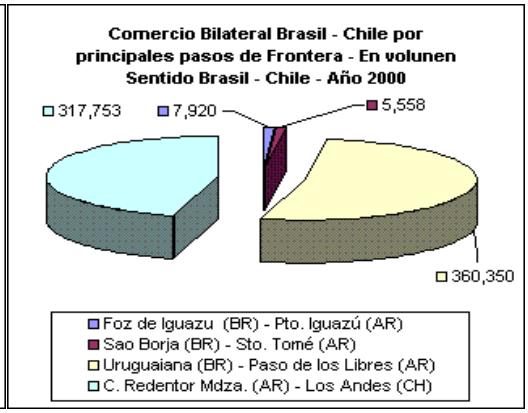
El comercio – entre países no vecinos – se desarrolla íntegramente en tránsito a través de la República Argentina. Los pasos Cristo Redentor, en la frontera Argentina – Chile y Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR), Iguazú (AR) – Foz de Iguazú (BR) y Santo Tome (AR) – Sao – Borja (BR) en la frontera argentino – brasileña, son los más utilizados para este comercio.

En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000, en valores y volúmenes





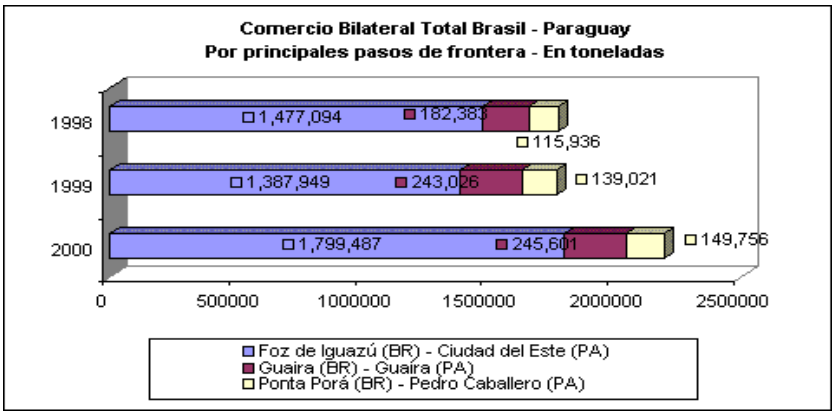


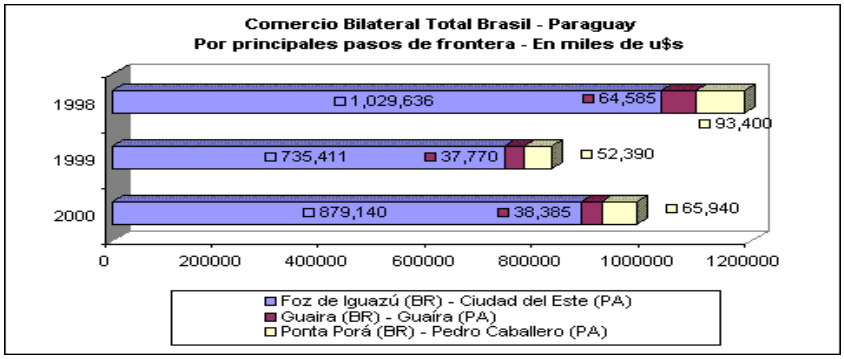


Brasil – Paraguay

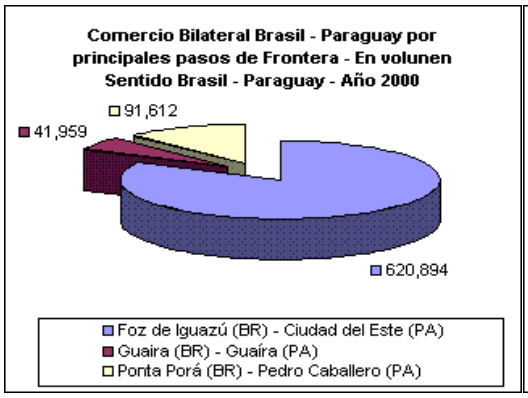
Los pasos seleccionados fueron los utilizados para el intercambio de más del 95% del comercio exterior entre ambos países. Ellos son: Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA), Guaira (BR) – Guaira (PA) y Ponta Porá (BR) – Pedro Caballero (PA).

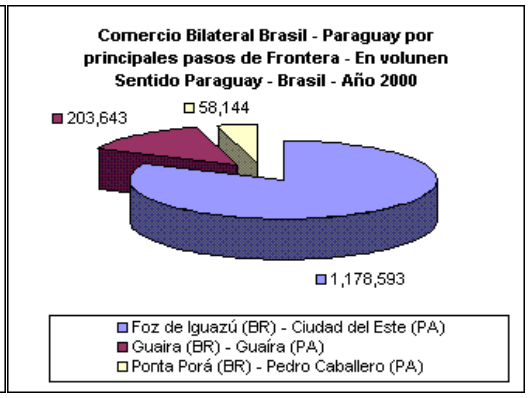
El paso Ciudad del Este (PA) – Foz de Iguazú (BR), es el de mayor importancia con el 88% de participación en el intercambio carretero bilateral**.** En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000, en valores y volúmenes.





El sentido de los volúmenes transportados es, en el principal paso de frontera Ciudad del Este (PA) – Foz de Iguazú (BR), ampliamente favorable a los despachos de Paraguay.





Las principales características de los pasos señalados, se detallan a continuación:

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
Países que vincula	Paraguay - Departamento Alto Paraná	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Ciudad del Este	Foz de Iguazú
Características de la localidad	Ciudad del Este, ciudad capital del departamento de Alto Paraná, situada en la margen derecha del río Paraná. Creada en 1957, dejó de ser poblado característico de los frentes pioneros paraguayos-brasileños o punto de apoyo a la construcción de la presa de Itaipú (en funcionamiento desde 1982) para convertirse en núcleo de industrialización de productos forestales y agropecuarios de la región y en centro comercial, turístico y de servicios. Está unida a Foz do Iguaçu (Brasil) por el puente de la Amistad, construido sobre el Paraná, y próxima a las cataratas del Iguazú y al hito donde se reúnen las fronteras paraguaya-argentina-brasileña. Es la segunda ciudad del país y la sede de facultades filiales de las universidades Nacional y Católica de Asunción. Población (1995), 180.989 habitantes	Foz do Iguaçu, ciudad situada en el extremo suroeste del estado de Paraná, en la región sur de Brasil. Se trata de centro turístico y comercial con algunas peculiaridades. Está localizada en las márgenes de las cataratas del Iguazú, lo que la ha convertido en un centro turístico de atracción internacional. En el área se encuentra el Parque nacional do Iguaçu, muy concurrido, que limita con otro del mismo nombre en el lado argentino. Su aeropuerto tiene capacidad para acoger aviones de gran porte y su infraestructura hotelera es una de las más eficientes del país. Es también un importante centro comercial, conectado por carretera con Ciudad del Esta, principal ciudad comercial de otro país vecino, Paraguay. Esta función atrae a miles de compradores de todo el Brasil, que atraviesan la frontera internacional para comprar productos importados de otras partes del mundo, transformando, en ciertas épocas del año, el paisaje en las inmediaciones del puente de la Amistad, que une los dos países, en un

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
		escenario bíblico digno del Éxodo. Finalmente, su última peculiaridad tiene que ver con la construcción de la central hidroeléctrica de Itaipú, obra monumental que asoció a Brasil y Paraguay en su construcción y que modificó fuertemente el paisaje y la estructura productiva de la región, al inundar enormes áreas para dar cabida al lago artificial de la presa, y acoger en la zona a una gran parte de los obreros que trabajan en su construcción. Por todo esto, Foz do Iguaçu es un centro urbano con una débil relación con su área de influencia, a pesar de tener una población apropiada para ser una capital regional. Población 259.000 habitantes.
Otras Localidades	Dr. León Mallorquín	Cascabel - Medianeira
Ubicación	25° 32’ Latitud Sur – 54° 35’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El relieve de la zona es mesetario,. Presenta temperaturas extremas de hasta 42° en verano y –5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 7	Ruta BR 369 y BR 277
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado Bueno	Asfaltada – Estado Bueno
Controles Migratorios	Migraciones – Horario 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 Hs.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Aduana Paraguay. Horario de 07.00 a 19.00 hs., atención permanente con pago de habilitación.	Receita Federal, Controles fitosanitarios, Transporte y Salud. Horario de lunes a Viernes de 07 a 19.00 hs.
	La liberación de los camiones tiene horarios preestablecidos en función de las deficiencias operativas (saturación) del puente. Estos horarios son de 07.00 a 08.45 hs, y de 15.45 a 17.30 hs. para los tráficos diurnos y de 19.00 a 24.00 hs. para los nocturnos (despachos de soja, maíz y pellets de soja)	
Volumen de tránsito anual	El tránsito anual de vehículos de carga es superior a los 100.000 camiones. Si bien no se disponen cifras del tránsito de vehículos utilitarios y particulares, el mismo es particularmente intenso – saturando la vía – en el horario comercial (09.00 a 16.30 Hs.) donde resulta más rápido realizar el cruce caminando que a bordo de los vehículos	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de uno de los principales pasos carreteros en Sud América y el primero en importancia en la vinculación Paraguay – Brasil. En el año 2000 se movilizaron por este paso mercaderías con un volumen de 1.800.000 toneladas y un valor de aproximadamente 900 millones de dólares. El 65% del volumen transportado corresponde a Exportaciones paraguayas, pero éstas sólo representan el 30% del valor total. Esta diferencia es explicada por la composición de las exportaciones paraguayas constituidas casi excluyentemente por graneles. Por este paso se registra, asimismo, una pequeña porción de comercio entre Paraguay y Uruguay	

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada de exportación paraguaya alcanza a 226 dólares, mientras que en sentido contrario, la mayor presencia de productos elaborados eleva este valor a aproximadamente 1000 dólares.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Cuenta con un recinto aduanero ubicado a un lado del puente donde se atienden las importaciones de mercaderías que no ingresan en contenedores. Los despachos de contenedores y del resto de las exportaciones son controlados en una estación de administración privada distante a 4 km. de la frontera (ALGESA). En el puente el recinto aduanero cuenta con playas para aproximadamente 200 camiones, ubicadas, en función de la topografía en varios niveles, donde se realizan los controles sobre la mercadería. Se presentan problemas de circulación interna lo que ocasiona demoras injustificadas a los camiones ya liberados La organización interna de las actividades es bastante desordenada. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas en el recinto. El recinto de ALGESA cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad. En el trayecto desde el puente hasta ALGESA, los camiones viajan escoltados. En sentido contrario, con un día de demora se cruza la información diaria de camiones despachados y efectivamente salidos por el puente En el puente la infraestructura disponible son las playas del recinto Los servicios de comunicaciones son suficientes. ALGESA es un complejo que cuenta	Los controles se realizan en las Estación Aduanera Interior de Foz de Iguazú (EADI – Foz de Iguazú).). El trayecto desde y hacia el puente los camiones lo realizan con un tránsito simplificado y cuentan con tiempos máximos para arribar al EADI o al Puente Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y eficiente vinculación informática con la Receita Federal. Cuenta asimismo con un módulo similar para conexión con la aduana paraguaya Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados. El predio de 135.000 metros cuadrados cuenta con capacidad para albergar a 600 camiones y terminales para camiones frigoríficos en un número de 30. Dispone asimismo de 3000 m2 de depósitos para carga general y de 530 m2 para carga refrigerada e instalaciones segregadas para las mercaderías peligrosas. A cada camión se le asigna una ubicación específica en la playa. La EADI cuenta con dos entradas destinadas a los flujos con origen en Argentina y otra para los flujos de transporte con Paraguay y para las exportaciones que se dirigen como destino final o en tránsito hacia la Argentina Los transportistas, además de los cargos por los diversos servicios que se prestan, abona en concepto de estadía una tarifa que oscila entre los

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
	con una superficie total de 265.000 m2, de los cuales 100.000 se destinan a patios de estacionamiento. Ofrece todos los servicios necesarios para el transportista (restaurante, duchas, comunicaciones etc.) y las cargas, incluso para cargas refrigeradas En el predio se localizan oficinas de despachantes de aduanas y transportistas. Dispone asimismo, de una sala de computadoras donde los despachantes realizan las operaciones que reclama el sistema informático aduanero paraguayo.	7 a 9 dólares según el tipo de camión. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático de los tiempos que demora cada operación a su cargo, resultando los tiempos intermedios los requeridos por los controles
Controles integrados	De acuerdo a la información del organismo brasileño GEIPOT, los controles se encuentran integrados en ambos lados de la frontera. La situación a fines de 2001 mostraba que en el recinto ubicado en el puente se dispone de un espacio físico sin utilizar para los funcionarios Brasileños y Funcionarios paraguayos en la EADI sin actividades específicas en virtud de no haberse acordado los mecanismos para la integración. Su labor se circunscribía a intercambiar datos con los funcionarios brasileños. A su vez estos mostraban escasa predisposición para trasladarse a Paraguay.	
Varios	En caso de no existir problemas con la documentación y en tanto los despachantes de aduana actúen con eficiencia los tiempos que demoran los controles hasta la liberación del vehículo se sitúan entre 2 y 4 horas en el lado paraguayo, mientras que en el lado brasileño se demora entre 2 a 3 horas para las exportaciones y de 3 a 4 horas para las importaciones. Los horarios para el despacho de vehículos, adaptados a las restricciones del puente, no permiten adelantar las liberaciones, que salvo casos excepcionales se producen en el mismo día. Muchos transportistas arriban a la frontera en horarios en los que no resulta posible acceder a la liberación en el mismo día o bien son liberados en uno de los lados pero deben esperar hasta el día siguiente para la intervención del otro país. Son frecuentes los casos que hacen noche en el paso o sus inmediaciones para acceder a un buen lugar cuando comienza la atención. Existen varios proyectos para incrementar la capacidad de la vinculación mediante construcción de nueva infraestructura o ampliación de la existente	

Nombre del Paso	PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA	
Países que vincula	Paraguay – Departamento de Amambay	Brasil – Mato Grosso Do Sul
Localidad fronteriza	Pedro Juan Caballero	Ponta Porá
Otras Localidades	Concepción	Antonio Joao
Ubicación	22° 04' Latitud Sur - 55° 06' Longitud Oeste	
Características de las ciudades	Pedro Juan Caballero, 77.200 habitantes, capital del departamento de Amambay, Está enclavada a 700 m de altitud, en las estribaciones del cerro Corá, en una zona elevada adscrita a la sierra de Amambay. Tan sólo la separa de la ciudad brasileña de Ponta Porã, 61.000 habitantes, localidad perteneciente al estado de Mato Grosso do Sul con la que mantiene un intenso intercambio, el límite fronterizo internacional. Destacado centro administrativo y comercial, se halla en una región agrícola especializada en la cría de ganado y el cultivo de café	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Terrestre, Ruta (5) que une Concepción, Pedro J. Caballero, Ruta (2) une Asunción, Cnel. Oviedo- Ruta(3) une Cnel. Oviedo, Yby Yau -Ruta (5) pasa por Yby Yau hasta Pedro J. Caballero.Posee conexión aérea con la Capital del País	BR 163 y BR 463
Carpeta de rodado y estado	Asfalto – Estado Bueno	BR 163 Asfalto – Estado Bueno, BR 463. Asfalto pequeño tramo de 4 Km. en reparación
Controles Migratorios	Migraciones Paraguay – Horario 24 horas	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Aduana Paraguay – Horario para cargas y pasajeros 07.00 a 19.00 Hs.	Receita Federal y Ministerio de Agricultura de Lunes a Viernes de 07.30 a 11.00 y de 13.00 a 17.30 hs.
Volumen de tránsito anual	El volumen anual de camiones que circulan por el paso oscila en 9.000 unidades	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del tercer paso en importancia en el comercio bilateral con Brasil, medido en volúmenes transportados. En el año 2000 el comercio internacional totalizó 160.000 toneladas y 60 millones de dólares. La orientación predominante se da en los despachos de exportación del Brasil que totalizan el 61% del volumen comerciado y el 56% del valor	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor de la tonelada transportada desde Brasil alcanza en promedio a 400 dólares, mientras que en sentido inverso alcanza a 500 dólares. Estos valores se encuentra muy por debajo de la media de los envíos carreteros totales de Brasil a Paraguay y superior a la media de los correspondientes a Paraguay Los principales productos comerciados son: mercaderías en general (electrónica, comestibles, bebidas, insumos, pilas, neumáticos, vehículos, semilla de pasto, suplemento mineral, madera aserrada, durmientes, semillas de soja, carne refrigerada, productos plásticos, animales en pie, etc	

Nombre del Paso	PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Almacenaje: No cuenta con almacenaje. Maquinarias: Cuenta con un Montacargas. Horario: Lunes a Viernes de 7:00 hs. a 17:30 hs. diarias, excepto Domingos y Feriados. .	En el programa de la Receita Federal en materia de infraestructura y gestión de los pasos de frontera está previsto la licitación de una Estación Aduanera de Interior EADI en Ponta Porá
Controles integrados	Los controles de pasajeros se encuentran integrados en el lado paraguayo, mientras que los de carga se ubican en el lado brasileño	

Nombre del Paso	GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA	
Países que vincula	Brasil – Mato Grosso do Sul	Paraguay - Dpto. de CANINDEYU
Localidad fronteriza	Guaira (Estado de Paraná) 28.700 habitantes – Mondo Novo (Estado de Mato Grosso do Sul) 15.700 habitantes	Salto del Guaira – 19.500 habitantes
Otras Localidades	Cascabel	Cnel. Oviedo ; Ciudad del Este
Ubicación	54° 03 Longitud Oeste y 24° 01' Latitud Sur (Guaira) y 54° 02' Longitud Oeste - 24° 0' Latitud Sur (Mundo Novo) Ciudad de Salto del Guaira, Región Oriental, Dpto. de CANINDEYU Frontera con el Brasil (Frente a la ciudad de Guaíra Estado de Paraná, por agua y por tierra con Mundo Novo Estado de Mato Groso del Sur).	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	BR 272; BR 163	Terrestre, a través de la Ruta (10) "Las Residentas". Fluvial, Río Paraná (Lago Itaipu).Aéreo, Aeropuerto Salto del Guaira
Carpeta de rodado y estado	BR 272 Asfalto y consolidado entre Guaira y Campo Mourá. BR 163 Asfalto. Estado Bueno	Estado regular
Controles Migratorios	Policía Federal – Horario de 07.00 a 19.00 Hs.	Migraciones – Horario 24 Hs.
Aduana	Ambos Pasos: Receita Federal y Ministerio de Agricultura (sólo en Guaira). Horario de Lunes a Viernes de 07.30 a 19.30. Sábados sólo Receita Federal de 7.30 a 12.00 horas	Aduana Paraguay. Horario Lunes A viernes de 07.00 a 19.00. Habilitación fuera de horario con pago
Volumen de tránsito anual	El tránsito anual de camiones por el paso (tanto los provenientes de Guaira como de Mundo Novo) totalizan aproximadamente 13.000 unidades	

Nombre del Paso	GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la segunda vinculación en importancia en el comercio carretero entre Brasil y Paraguay. En el año 2000 se canalizaron por este paso mercaderías por un volumen de 245.000 toneladas y un valor de 38 millones de dólares. El 83% del volumen transportado corresponde a exportaciones paraguayas
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de las exportaciones brasileñas, oscila en torno a los 315 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 125 dólares. Estos valores son sustancialmente inferiores al los registrados en el comercio carretero total entre ambos países Principales Productos: mandioca, maíz, soja, madera, cal agrícola, implementos agrícolas, algodón, carbón, abono, ganado en pie, palmito, desperdicio agrícola, huevo de gusano de seda, fécula de mandioca
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados de acuerdo al criterio país de entrada / país sede tanto en Guaira como en Mundo Novo

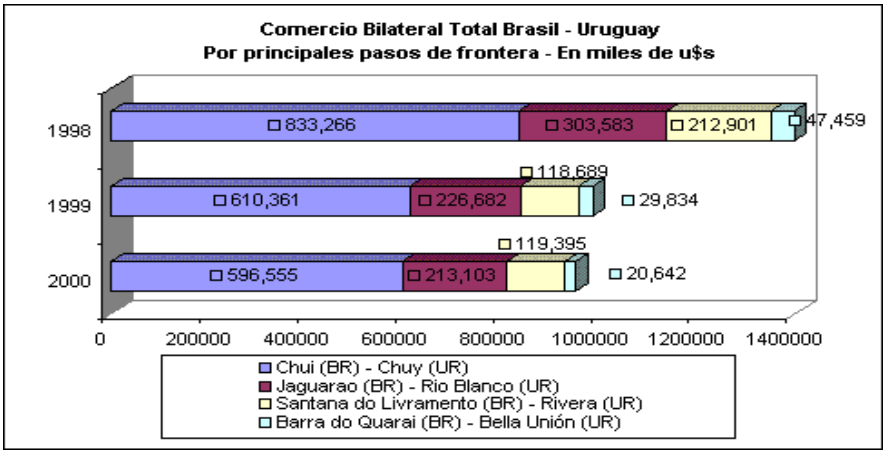
Brasil – Uruguay

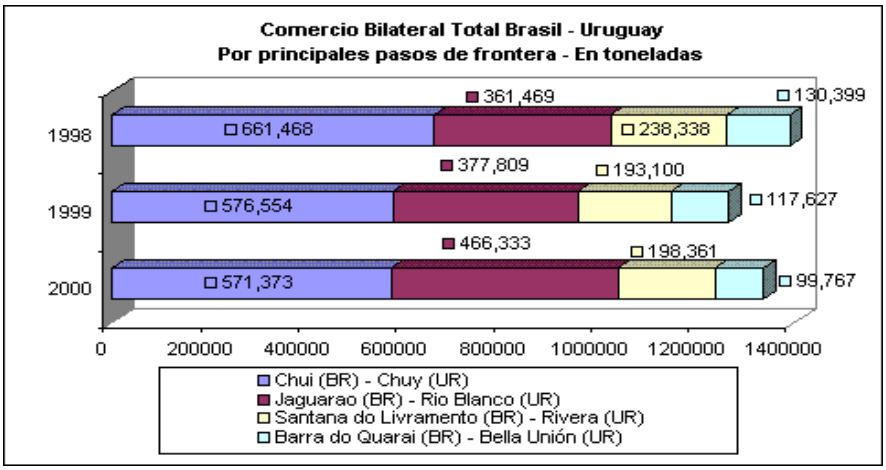
Brasil y Uruguay, a pesar de su no demasiada extensa frontera, cuentan con una importante cantidad de pasos de frontera terrestre.

Los aquí seleccionados, explican más del 90% del tráfico comercial por carretera entre ambos países.

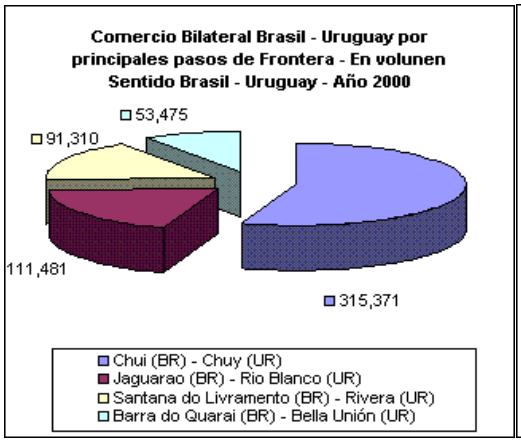
Los pasos de Chuy (UR) – Chui (BR) y Jaguarao (BR) – Río Blanco (UR) son los de mayor participación relativa.

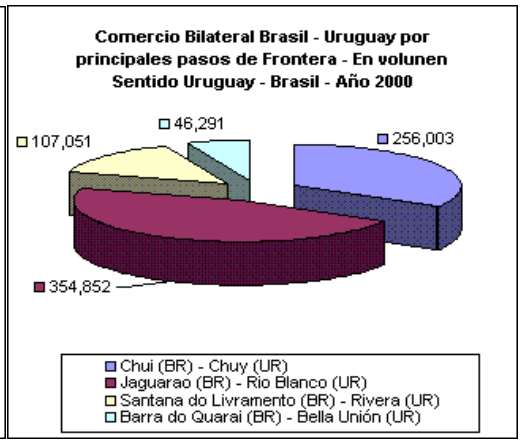
En los gráficos que siguen se presenta la información relativa a la participación de los principales pasos en el lapso 1998 – 2000, en valores y volúmenes





El sentido de los volúmenes comerciados por paso en el año 2000 puede verse en los gráficos que siguen:





Las características de los pasos incluidos, se presenta en las tablas que siguen

Nombre del Paso	CHUY - CHUI	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Rocha	Brasil – Rio Grande do Sul
Localidad fronteriza	Chuy – 9.800 habitantes	Chui – 5.200 habitantes
Otras Localidades	Rocha	Santa Victoria del Palmar – Rio Grande
Ubicación	33° 07’ Latitud Sur – 53° 04’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Frontera seca, el límite internacional es la Av. Internacional Uruguay – Brasil	

Nombre del Paso	CHUY - CHUI	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 9	BR 471
Carpeta de rodado y estado	Pavimentada – Estado Bueno	Pavimentada – Estado Bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana y otros controles a las cargas	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 08.00 a 20.00 hs, Sábado de 09.00 a 12 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria) Transporte: Pasajeros 24 Hs.; Cargas de Lunes a Viernes de 09.00 a 19.00 Hs. Y sábados de 10.00 a 13.00 Hs.	Receita Federal . Pasajeros 24 hs. Cargas Lunes a Viernes de 07.00 a 18.00 Hs Transporte Cargas: Lunes a Viernes de 8.30 a 18.00 Hs Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 8.30 a 18.00 Hs
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	En el año 2000, la cantidad de camiones que utilizaron el paso oscila en los 35.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata, junto a Jaguarao – Río Branco, de la principal vinculación para el comercio carretero entre Brasil y Uruguay. En el año 2000, de acuerdo a la información provista por la Receita Federal, se movilizaron por este paso aproximadamente 600.000 toneladas por un valor de 600 millones de dólares. La direccionalidad, marca una leve supremacía de los despachos brasileños que representaron el 55% del total transportado.	
	Por este paso se registra un movimiento de menor importancia del comercio entre Argentina y Brasil en tránsito por Uruguay, de aproximadamente 30.000 toneladas.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor de la tonelada transportada es muy similar en ambos sentidos y oscila en torno a los 1000 dólares Los principales productos transportados son: plástico y sus manufacturas; cereales; leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal. carne y despojos comestibles; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo: productos farmacéuticos; grasas y aceites animales o vegetales; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal: papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa. prendas y complementos (accesorios).;caucho y sus manufacturas: productos químicos orgánicos ; productos cerámicos; azucares y artículos de confitería; combustibles minerales. aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; plástico y sus manufacturas; carbón vegetal y manufacturas de madera; frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios(cítricos). melones o sandias; sal; azufre; tierras y piedras; yesos. cales y cementos; café. te. yerba mate y especias	

Nombre del Paso	CHUY - CHUI
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados con el criterio de país entrante / país sede. Recientemente, el Gobierno Uruguayo ha llamado a licitación para la construcción y explotación de un centro unificado de control. La concesión preveía una duración de 30 años. No se presentaron interesados. En la actualidad se está reviendo el contenido de los pliegos para realizar un nuevo llamado.
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	De acuerdo a la información existente el paso no cuenta con infraestructura y equipamiento adecuados para el control del transporte de cargas. En opinión de transportistas y operadores parte de la carga que debería canalizarse naturalmente por otros pasos (como Santana do Livramento – Rivera) se vuelca a este en virtud de las deficiencias en el control
Varios	La ciudad de Chuy (Uruguay) opera como zona franca lo que otorga al conglomerado una intensa actividad comercial.

Nombre del Paso	RIO BRANCO - JAGUARAO	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Cerro Largo	Brasil – Estado Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Río Branco – 14.000 habitantes	Jaguarao – 35.000 habitantes
Otras Localidades	Melo	Arroio Grande; Pelotas; Río Grande
Ubicación	53° 04’ Longitud Oeste - 32° 05’ Latitud Sur	
Aspectos geográficos	Los poblados están separados por el Río Yaguarón que sirve de límite natural a ambos países. Paisaje eminentemente rural y de vocación ganadera.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas Nacionales 18; 8	BR 116
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Bueno	Pavimento – Estado Bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 09.00 a 12. 00 y de 14.00 a 19.00 hs, Sábado de 10.00 a 12.00 hs.	Receita Federal . Cargas Lunes a Viernes de 08.30 a 19.00 Hs. y sábados de 08.00 a 12.00
	Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria)	Transporte cargas : Lunes a Viernes de 8.a 11.30 y de 13.30 a 17.30 hs. Sábados de 09.00 a 11.00 Hs.
	Transporte: Pasajeros 24 Hs.; Cargas de Lunes a Viernes de 09.00 a 19.00 Hs. Y sábados de 10.00 a 13.00 Hs.	Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 09.00 a 12.00 y de 14.00 a 19.00. Sábados de 10.00 a 12.00 Hs.
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	El volumen de camiones cargados que circulan por este paso alcanza a las 21.000 unidades	

Nombre del Paso	RIO BRANCO - JAGUARAO
Importancia en el comercio bilateral y regional	Junto con el paso de Chuy – Chui , es el de mayor importancia en el comercio bilateral entre Brasil y Uruguay. De acuerdo a información provista por la Receita Federal se movilizaron por este paso aproximadamente 500.000 toneladas con un valor cercano a los 250 millones de dólares.
	El sentido del intercambio muestra una clara preponderancia de los flujos Uruguay – Brasil con el 76% del volumen total intercambiado.
	Por esta vía se canaliza también parte del comercio carretero entre Brasil y Argentina, en tránsito por Uruguay
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Uruguay oscila en torno a los 450 dólares, mientras que las exportaciones brasileras se ubican en 1000 dólares por tonelada. En el paso se registra una importante intervención de controles fitosanitarios. Los principales productos transportados son: plástico y sus manufacturas; cereales; leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal. carne y despojos comestibles; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo: productos farmacéuticos; grasas y aceites animales o vegetales; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal: papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa. prendas y complementos (accesorios);caucho y sus manufacturas: productos químicos orgánicos ; productos cerámicos; azucares y artículos de confitería; combustibles minerales. aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; plástico y sus manufacturas; carbón vegetal y manufacturas de madera frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios(cítricos). melones o sandias; sal; azufre; tierras y piedras; yesos. cales y cementos; café. te. yerba mate y especias
Controles integrados	Los controles de pasajeros se encuentran integrados en territorio Uruguayo, mientras que los de cargas se ubican en el lado Brasileño
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El área de Control Integrado (EADI) se encuentra ubicada en la Ciudad de Jaguarao, distante a 5 Km. Del paso fronterizo. Cuenta con una superficie de 6 hectáreas. Desde 1997 está concesionada a la Empresa Banrisul y a la fecha se ha llamado a una nueva licitación.
	La infraestructura operacional existente consiste en: área de almacenaje de 1100 m2, área cubierta para la revisión física de la mercadería y el trasbordo de 1000 m2, playa de estacionamiento para 210 unidades; servicio de vigilancia las 24 hs., personal para la estiba de las cargas, equipamiento para el movimiento de cargas fraccionadas o a granel; 775 m2 para albergar a los distintos organismos nacionales de control, sistema informático de registro de entrada y salida de vehículos.
	En lo que respecta a comunicaciones, son adecuadas en el ámbito brasileño pero existen restricciones en el lado uruguayo, por lo que en oportunidades se verifica una restricción para la transmisión de datos por parte de los funcionarios aduaneros de ese país.
	La dotación de personal es adecuada para las necesidades actuales.
	Los despachantes aduaneros cuentan con oficinas en el ACI

Nombre del Paso	SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA

Nombre del Paso	SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA	
Países que vincula	Brasil – Rio Grande do Sul	Uruguay – Departamento de Rivera
Localidad fronteriza	Santana do Livramento	Rivera
Características de la localidad	Las actividades económicas del Municipio son el sector primario y la agroindustria (explotaciones bovinas y ovinas y frigoríficos, rebaños lecheros, arroz, vitivinicultura). La población es de 93.000 habitantes	Ciudad del norte de Uruguay, es el punto más septentrional del sistema ferroviario uruguayo. Rivera es una región productora de fruta, ganado, tabaco, algodón, cereales y verduras y cuenta con un activo mercado de carnes. También se fabrican productos textiles y labores de tabaco. Intensa actividad comercial originada en la instalación de una zona franca.. Población 85.000 habitantes.
Otras Localidades	Bagé, Quaraí, Rosario do Sul	Tacuarembó; Artigas
Ubicación	30° 8' latitud sur y 55° 5' longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado en la Cuchilla de Santa Ana y enclavado entre dos cerros se forma un microclima con temperaturas agradables en invierno y calurosas en verano. La separación entre ambos países es una calle	
Temporalidad	Temporalidad.	
Vías de acceso principales	BR 293 y BR 158	Rutas N° 5, 27 y 26
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Bueno	Pavimento. Estado Bueno, salvo ruta 26 regular
Controles Migratorios	Policía Federal – Horario 24 horas	Dirección de Migraciones – Horario 24 horas.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Receita Federal (también realiza controles de transporte) Lunes a Viernes de 08.00 a 19.00 hs. Horarios parametrización Sixcomex cuatro; Ministerio de Agricultura: Sanidad Animal, lunes a viernes de 08.00 a 12.00 y de 13.30 a 18.00 hs. Sanidad Vegetal de 8.00 a 18.00 hs.	Dirección de Aduana Lunes a Viernes de 8.00 a 19.00 hs.. Transporte: Lunes a Viernes de 07.00 a 19.30 hs. Sanidad animal, lunes a viernes de 12.00 a 18.00 hs. – Sanidad Vegetal, lunes a viernes de 08.00 a 16.00 hs.
Volumen de tránsito anual	Vehículos de carga 12.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es la tercera vinculación en importancia en el comercio bilateral entre Brasil y Uruguay, utilizada para intercambios por valor de 120 millones de dólares y 200.000 toneladas. El sentido de los volúmenes transportados es equilibrado, con leve supremacía de los despachos originados en Brasil Se verifican movimientos menores correspondientes al comercio argentino – brasileño, en tránsito por Uruguay y al de Uruguay – Paraguay, en tránsito por Brasil	

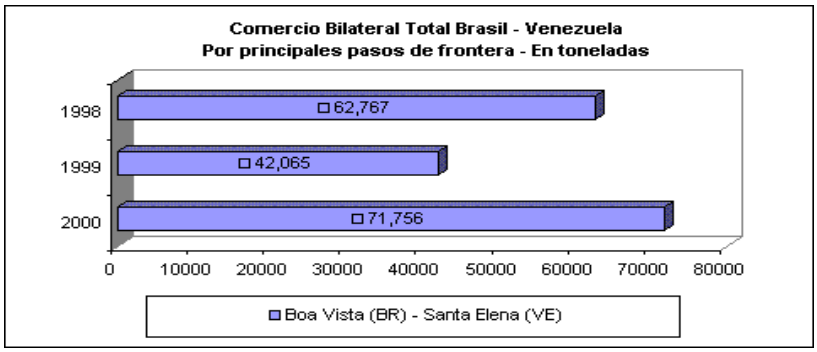
Nombre del Paso	SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada transportada, alcanzó en el año 2000 a 770 u$s/ton y 460 u$s/ton. para las exportaciones brasileñas y uruguayas respectivamente. Las cargas transportadas por este paso, muestran la siguiente composición: no perecederas 53.8%; principalmente perecederas 23.12% y mixtas 23.1%.
Controles integrados	Los controles a las cargas se encuentran localizados en un mismo ámbito físico, más su consecución , salvo para los productos que requieren análisis fitosanitario, es secuencial. Los controles migratorios, aun los de la tripulación de los vehículos de carga, se encuentran integrados en la ciudad de Rivera a casi 4 kms. del área de control integrada de cargas.
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Centro de control integrado concesionado a la firma BAGERGS, ubicado a 6 Km de las ciudades de Santana do Livramento y Rivera, se accede por las rutas BR 158 y Ruta Nacional N° 5. Localizado en un área de 20 hectáreas cuenta con: Área de almacenamiento 1000 m2, área cubierta auxiliar 900 m2, área cubierta para revisión física 480 m2, patio asfaltado para 120 camiones, servicios para cargas refrigeradas, balanza, personal para la estiba de la carga y área administrativa para los organismos de control de ambos países de 540 m2. La empresa concesionaria cuenta con un sistema informático que registra la entrada de los vehículos y una vez liberados, su salida. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas localizadas fuera del predio en la adyacencia de la aduana Uruguaya. Ambas aduanas cuentan con interconexión a los sistemas informáticos centrales y disponibilidad de comunicaciones adecuadas.
Varios	Prácticamente no se verifica la existencia de tránsitos aduaneros al amparo del MIC/DTA, la casi totalidad de las exportaciones hacen aduana en frontera mientras el grueso de las importaciones se nacionaliza en ella

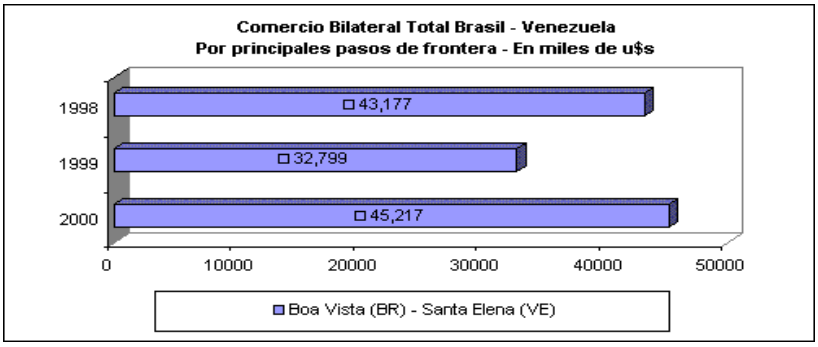
Nombre del Paso	BELLA UNION – BARRA DO QUARAI	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Artigas	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Bella Unión - 13.500 habitantes	Barra do Quaraí – 3.500 habitantes
Otras Localidades	Salto	Uruguayana
Ubicación	57° 06’ Longitud Oeste – 30° 03’ Latitud Sur	
Aspectos geográficos	Ubicado en un punto donde confluyen los límites de Argentina (Monte Caseros – Corrientes), Uruguay y Brasil	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 3	BR 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Regular	Pavimento – Estado bueno
Controles	Dirección Nacional de Migraciones.	Policía Federal – Horario 24 hs.

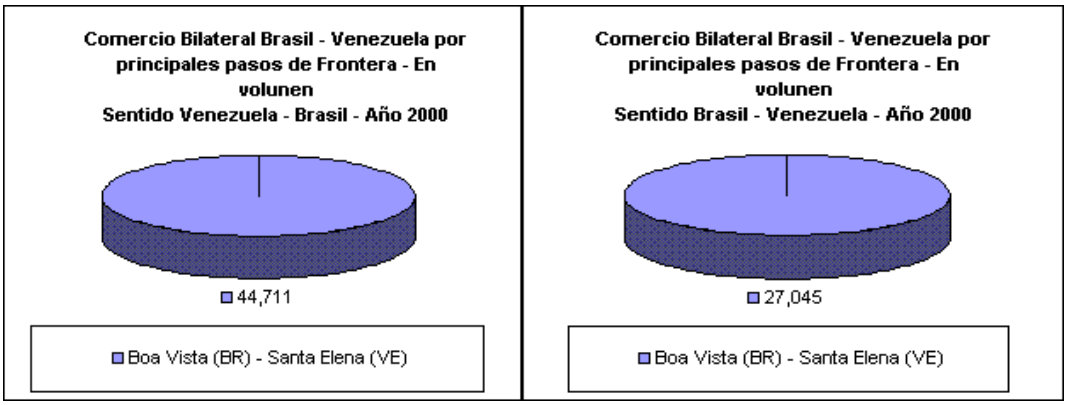
Nombre del Paso	BELLA UNION – BARRA DO QUARAI	
Migratorios	Horario: 24 hs.	
Aduana	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 07 a 19.00 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. Transporte: Pasajeros Cargas de Lunes a Viernes de 07. a 19.00 Hs.	Todo el proceso de despacho aduanero de Importación y Exportación se realiza en la Estación Aduanera de Uruguaiana
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	La cantidad de camiones que utilizan el paso oscila en los 6000. En este paso se registra un importante flujo de vehículos vacíos equivalente al 50% de los pasantes	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de una vinculación de relativa importancia en el comercio Bilateral entre Uruguay y Brasil. En el año 2000 se comerciaron por este paso mercaderías por un volumen de 100.000 toneladas y un valor de aproximadamente 21 millones de dólares El sentido de las cargas es parejo, por lo que no resulta claro el motivo de la gran cantidad de camiones vacíos que se registran en el paso	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada en ambos sentidos asciende a aproximadamente a 200 dólares.	
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados con el criterio país de entrada / país sede	

Brasil – Venezuela

Estos países disponen de un único paso de frontera habilitado para el transporte automotor: Santa Elena (VE) – Pacaraima – Boa Vista (BR)







Las principales características del paso son:

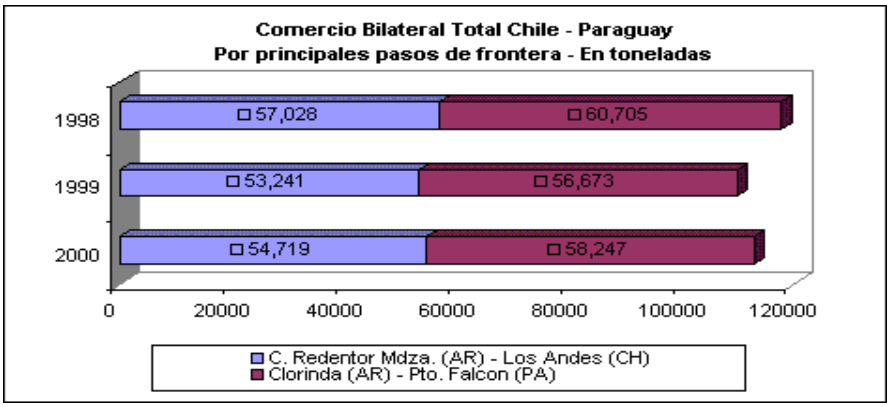
Nombre del Paso	SANTA ELENA - PACARAIMA	
Países que vincula	Venezuela - Estado Bolívar - Municipio Gran Sabana	Brasil - Estado Roraima - Municipio Pacaraima
Localidades fronterizas	Santa Elena a 17 Km. de la línea de frontera	Pacaraima
Otras Localidades	Ciudad Guyana 707 Km., Ciudad Bolívar 820 Km.	Boa Vista 220 Km., Manaos
Ubicación	04° 30' Latitud Norte - 61° 04' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 20°C.	
Temporalidad	Este paso de frontera presta servicio permanentemente y no tiene interrupciones por factores climáticos. La frontera se cierra a las 10 pm	

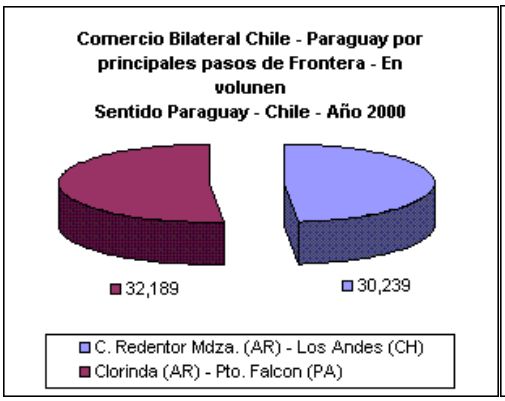
Nombre del Paso	SANTA ELENA - PACARAIMA	
Vías de acceso principales	Santa Elena esta está comunicada por carretera con Ciudad Guyana (Ruta 10) y Ciudad Bolívar, capital del estado Bolívar (Ruta 19) donde esta ubicado un puente sobre el río Orinoco. Actualmente esta en proyecto la construcción de un nuevo puente sobre el río Orinoco en Puerto Ordaz	Pacaraima esta comunicada por carretera con Boa Vista y Manaos. La carretera es de dos carriles y esta pavimentada pero hay pasos en mal estado
Carpeta de rodado y estado	La carretera entre Puerto Ordaz y la línea de frontera está completamente pavimentada. Se trata de una carretera con dos carriles y bermas. El primer sector entre Puerto Ordaz y Upata (56 Km.) es una autopista con dos calzadas. Todo el trazado es a través de una sabana	La carretera entre Pacaraima y Boa Vista esta pavimentada. Sin embargo, existen algunos tramos en regular estado.
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	Policía Federal
Aduana	Aduana Subalterna de Santa Elena, SENIAT	Inspectoria da Receita Federal Pacaraima
Seguridad	Resguardo Nacional de Aduanas - Guardia Nacional	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 6 camiones diarios	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera interesante por cuanto comunica la Orinoquía con la Amazonía. Entre enero y octubre de 2002 cruzaron la frontera 1692 camiones de carga, lo que da un promedio de 170 camiones por mes y unos 6 por día. Al contrario de lo que sucede en otros pasos de frontera, los semirremolques son estacionados mientras se realizan los trámites de frontera y los remolques (chutos/cabezotes/tractores) se desplazan a realizar otros viajes (en otras fronteras los remolques y semirremolques actúan como una solo unidad). El mayor movimiento de carga se efectúa en el sentido Brasil – Venezuela. En este paso se han registrado pequeños movimientos de carga entre Brasil y Colombia. Existe un importante movimiento de carácter fronterizo de pasajeros entre Santa Elena y Pacaraima. Este tráfico se realiza libremente en su mayor parte en vehículos de servicio público. Existe servicio de autobuses entre Ciudad Bolívar (Venezuela) y Manaos (Brasil). Diariamente cruzan la frontera entre 4 y 5 autobuses.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Venezuela – Brasil El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 130 en el sentido Venezuela – Brasil y de u$s 1450 en el sentido Brasil – Venezuela. Los principales productos transportados hacia Venezuela son maderas y electrodomésticos (televisores y otros). Hacia Brasil son productos vegetales (limones y otros) y minerales	

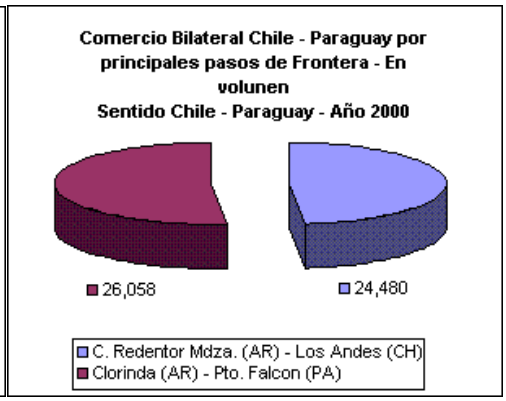
Nombre del Paso	SANTA ELENA - PACARAIMA	
Controles Integrados	No hay controles integrados entre los dos países. Sin embargo, en cada lado de la frontera las diferentes entidades nacionales actúan coordinadamente En Venezuela existe un complejo fronterizo ubicado a 17 km de Santa Elena, cerca de la línea fronteriza. En dicho complejo, administrado por el SENIAT, funcionan las oficinas del Seniat, Resguardo de Aduanas - Guardia Nacional, DIEX y el Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (Sasa). Estas entidades actúan coordinadamente. No existe banco En Brasil cada entidad tiene sus propias instalaciones a lo largo de la calle de acceso. El primer control corresponde al Servicio Nacional de Vigilancia Sanitaria, luego la Policía Federal y enseguida la aduana. Adicionalmente hay dependencias de los ministerios del Medio Ambiente y de Agricultura.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Frente a las instalaciones del Seniat existe una playa de estacionamiento para los camiones. Esta playa no esta cercada ni tampoco esta pavimentada. No hay instalaciones de apoyo y servicio a los transportadores	Existe una playa lejos del complejo fronterizo
Varios	Dependiendo de las condiciones imperantes en cada país la actividad comercial se sitúa en uno u otro lado de la frontera. Actualmente la mayor parte del comercio esta localizado en Pacaraima. Anteriormente estuvo en San Elena.	

Chile – Paraguay

El comercio bilateral entre estos países no vecinos, se lleva a cabo en tránsito por la República Argentina. Los pasos más utilizados son el Cristo Redentor, entre Argentina y Chile y Clorinda – Puerto Falcón, entre Argentina y Paraguay.

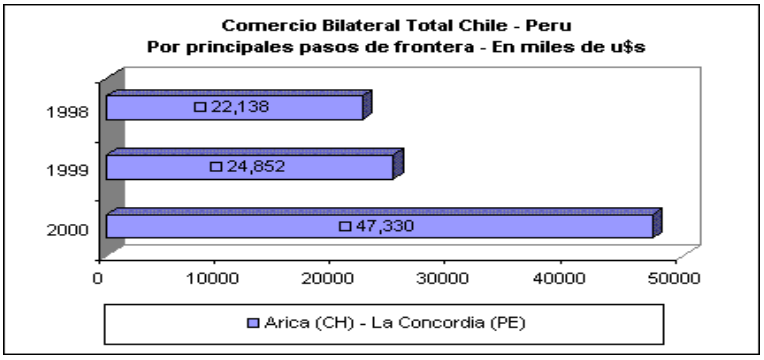


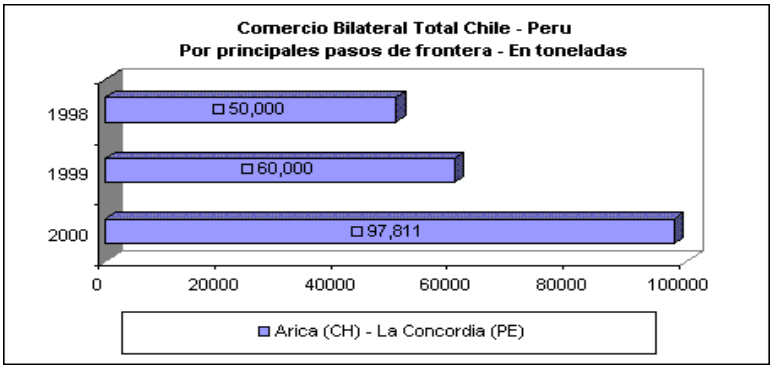


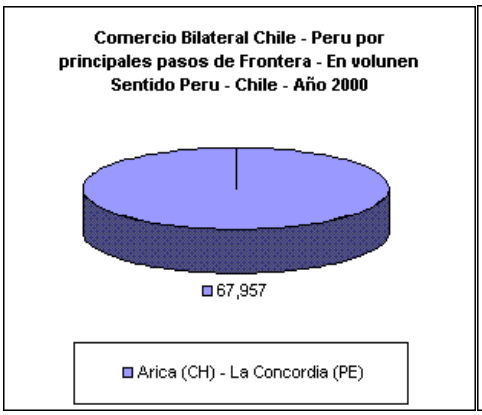


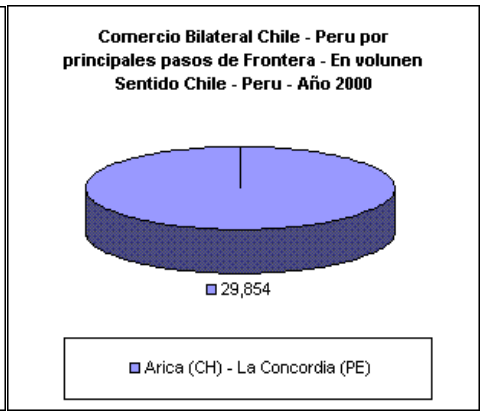
Chile – Perú

La totalidad del comercio carretero entre ambos países se realiza por el único paso de frontera habilitado: Arica (CH) – La Concordia (PE).









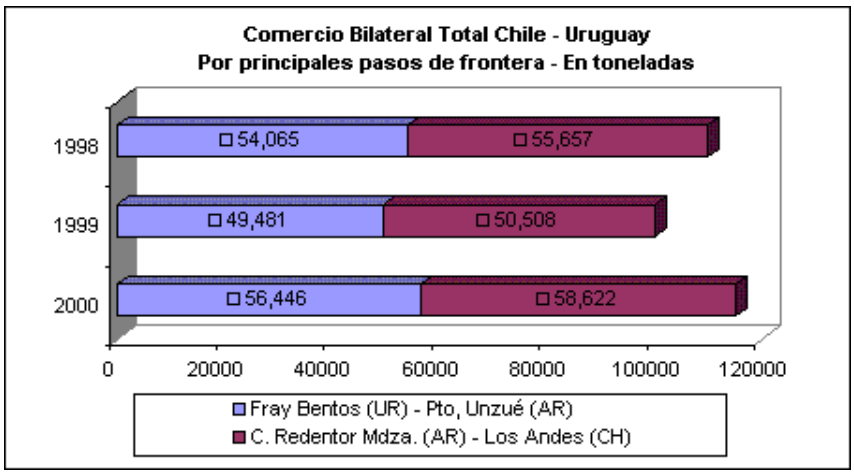
Nombre del Paso	CHACALLUTA	
Países que vincula	Perú, Departamento de Tacna	Chile – I Región Tarapacá, provincia y comuna de Arica
Localidad fronteriza	La Concordia	Arica – 17 Km.
Otras Localidades	Tacna	
Ubicación	Coordenadas Geográficas: Latitud Sur 18º 18´ - Longitud Oeste 70º 19	
Aspectos geográficos	El clima predominante es el desértico normal, de gran sequedad atmosférica y alta oscilación térmica diaria	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Panamericana Sur	Ruta N° 5
Carpeta de rodado y estado	Pavimento en buen estado	Pavimento en buen estado
Controles Migratorios	Dirección General de Migraciones y Naturalización	Policía Internacional
Aduana	Intendencia de SUNAT	Aduana de Arica – Avanzada de Chacalluta. Horario de 08.00 a 24.00 hs.
Volumen de tránsito anual	Se registra el paso de aproximadamente 6000 camiones por año	

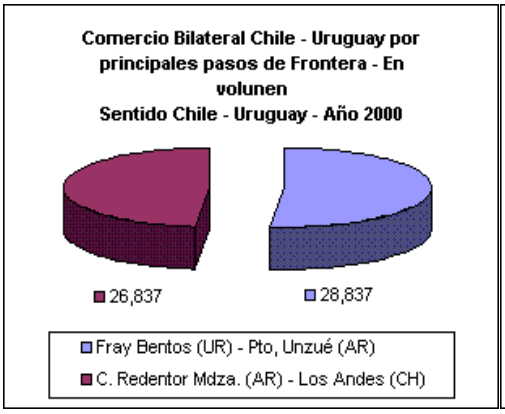
Nombre del Paso	CHACALLUTA
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la única conexión vial entre Chile y Perú. Por ella se canaliza por ende la totalidad del comercio bilateral carretero, que en el año 2000 alcanzó a aproximadamente 47 millones de u$s y 98.000 toneladas, con el siguiente detalle: Las exportaciones de Chile totalizaron u$s 17 millones con un volumen transportado de 30.000 toneladas, mientras las exportaciones de Perú totalizaron u$s 30 millones y 68.000 toneladas. La importancia del comercio carretero en el comercio bilateral es baja. En el sentido Perú – Chile, alcanza al 12.1% y 6.9% de los valores y volúmenes totales comerciados entre ambos países, mientras que en sentido contrario estos guarismos alcanzan al 3.9 y 4.2% respectivamente.
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Perú es de u$s 569 para las exportaciones chilenas y u$s 446 para las originadas en Perú. En el corredor que incluye este paso no se informan trasbordos en frontera y viajes en lastre. Los principales productos del intercambio Peruano – Chileno, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: minerales y fertilizantes en bruto, mineral de hierro y metales preciosos, manufactura de minerales no-metalíferos, productos químicos inorgánicos, vegetales y frutas, productos en bruto, vegetal y animal, productos químicos orgánicos, productos químicos diversos prendas y accesorios de vestir, hilados y tejidos de fibras textiles, cueros y pieles finas sin curtir
Aspectos del control fronterizo y la integración	Los controles en frontera no se encuentran integrados. El tiempo medio para la liberación de los vehículos es de aproximadamente 6 horas. El 10 de junio de 1999 se estableció el Comité de frontera Chile – Perú, que comprende el Departamento peruano de Tacna y las Provincias chilenas de Arica y Parinacota. Dentro de sus objetivos están comprendidos los siguientes: ▪ Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos y bienes; ▪ Promover el desarrollo de las zonas de frontera, así como la cooperación e integración regional; ▪ Considerar e impulsar proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento entre las poblaciones fronterizas
Varios	En el año 2000 el Gobierno de Chile anunció la Segunda Fase del Plan Arica y Parinacota, iniciativa que consta de 49 medidas para favorecer el desarrollo de la Región, algunas de las cuales forman parte de un proyecto de ley, actualmente en tramitación parlamentaria. En los aspectos referidos al transporte carretero internacional y a la facilitación de los pasos de frontera, se prevé el funcionamiento de la frontera con Perú durante las 24 horas del día.

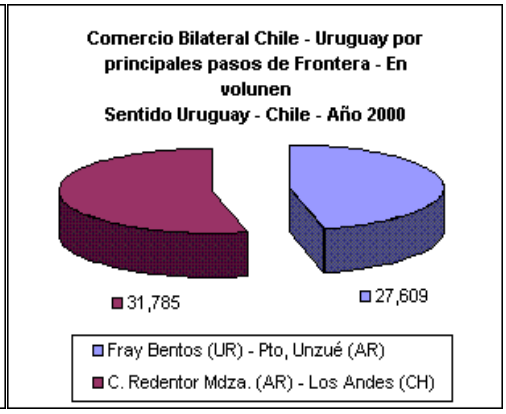
Chile - Uruguay

La totalidad del comercio carretero se lleva a cabo en tránsito por la República Argentina, utilizando mayoritariamente los pasos de Cristo Redentor (CH – AR) y Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR)

Los flujos de comercio verificados en el período 1998 – 2000 y la direccionalidad de las cargas medidas en volúmenes, se presentan en los gráficos siguientes.



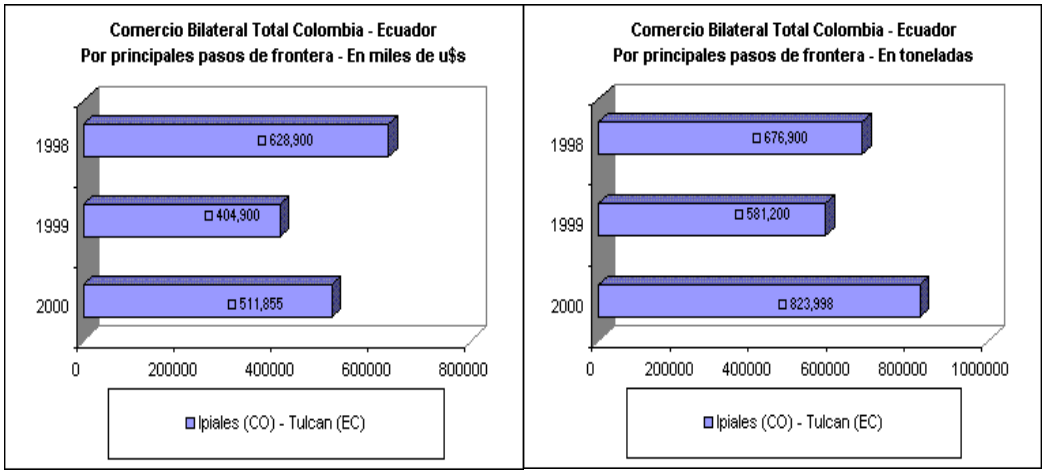




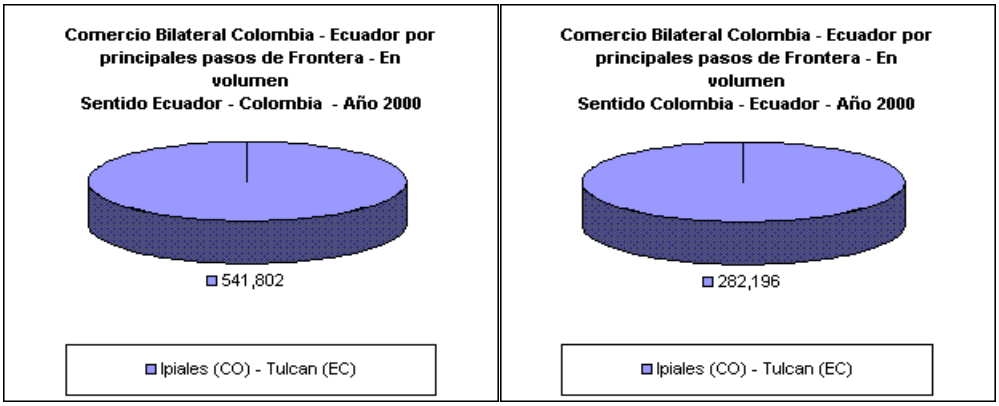
Colombia – Ecuador

El paso más importante de esta vinculación es Rumichaca , por donde se materializa la casi totalidad del comercio bilateral carretero.

En los gráficos que siguen se muestra el valor y volumen del comercio realizado por esta vinculación para el período 1998 – 2000



El sentido del intercambio verificado en el año 2000, se muestra en los siguientes gráficos.



Nombre del Paso	RUMICHACA	
Países que vincula	Colombia – Departamento de Nariño	Ecuador – Provincia del Carchi
Localidades fronterizas	Ipiales	Tulcán
Característica económicas de las zonas	Comercio, comercio transfronterizo; Agricultura: Papa, arveja, hortalizas; Ganadería: Pasto para ganado lechero, leche	
Otras Localidades	Pasto 83 Km., Popayán324 Km., Cali 441 Km., Bogotá 881 Km., Cúcuta 1.449 Km.	Ibarra 123 Km., Quito 229 Km., Guayaquil 655 Km., Huaquillas 797 Km.
Ubicación	00° 49’ 49 “ Latitud Norte – 77° 38’ 40” Longitud Oeste	

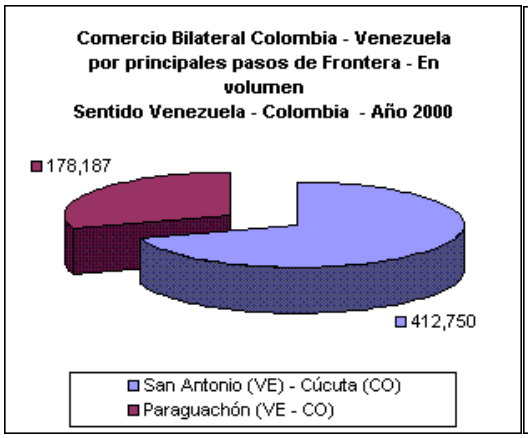
Nombre del Paso	RUMICHACA	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3.900 metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Ipiales (cerca de 100.000 habitantes) y Tulcán (cerca de 80.000 habitantes). El terreno es ondulado y montañoso y el clima es templado con una temperatura media anual de 11°. La precipitación media anual en el área es de 870 mm.	
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente. Sin embargo, por razones de seguridad, recientemente se estableció un horario de cierre en Ecuador.	
Vías de acceso principales	Ipiales está comunicada por carretera pavimentada con Pasto y desde allí con las ciudades del interior de Colombia como son Popayán, Cali, Medellín, Bogotá y Cúcuta . Se tiene en proyecto el mejoramiento de la comunicación entre Pasto y Mocoa; con este mejoramiento el tiempo de viaje entre Ipiales y Bogotá se acorta en varias horas.	Tulcán esta comunicada por carretera pavimentada con Ibarra, Quito, Guayaquil y Huaquillas en la frontera con el Perú.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Ipiales está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.	La vía de acceso a Tulcán está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.
Controles Migratorios	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)	Policía Nacional
Aduana	Puesto de la Aduana en el CENAF de Ipiales. Aduana de Ipiales dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).	Puesto de la Aduana en el CENAF de Tulcán
Seguridad	Departamento de Policía de Nariño, dependiente de la Policía Nacional	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000. Vehículos de carga estimados 40.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera importante dentro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 800.000 toneladas de las cuales el 30% lo hicieron en el sentido Colombia – Ecuador y el 70 % en el sentido Ecuador - Colombia. Más del 80 % del comercio binacional entre Colombia y Ecuador se realiza por este paso de frontera. No existen datos sobre transito de mercancías a terceros países. En cambio, existe un bajo movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a empresas de Ecuador y Perú que utilizan este paso de frontera. Los primeros bajo la modalidad de Permiso de Transito y los segundos dentro del marco de la Decisión 398 “Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera” de la CAN. La canasta de productos exportados por Ecuador está constituida por vehículos,	

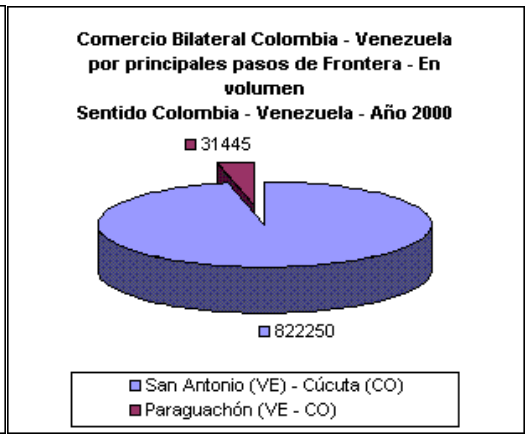
Nombre del Paso	RUMICHACA	
	tractores, ciclomotores, preparados cárnicos, pescados, moluscos, cereales, productos farmacéuticos, caucho y sus manufacturas, madera y sus manufacturas, productos de hierro y acero, legumbres y hortalizas, algodón, papel y cartón, fibras sintéticas. Las exportaciones colombianas por su parte incluyen: materias plásticas artificiales, azúcar y artículos de confitería, papel y cartón, manufacturas de pasta celulósica, productos farmacéuticos, productos químicos, vehículos, caldera, maquinas y aparatos eléctricos, artículos de librería, caucho natural o sintético, vidrio y sus manufacturas, calzados.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 1069 en el sentido Colombia – Ecuador y de u$s 400 en el sentido Ecuador - Colombia. En Ipiales y Tulcán se efectúa la operación de trasbordo coactivo de carga de camiones ecuatorianos a colombianos y viceversa. En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 o C2S3 del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 50 toneladas. Existen algunas mercancías especiales como son los gráneles líquidos y la carga refrigerada, las cuales no están sujetas a la práctica del trasbordo. También carga privada. Existe un flujo de autobuses de transporte de pasajeros pertenecientes a empresas ecuatorianas y una peruana. Las ecuatorianas bajo la figura de Permiso de Transito y la peruana bajo el amparo del régimen establecido por el Acuerdo de Cartagena.	
Controles Integrados	Existen Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) a ambos lados del puente de Rumichaca, en Ipiales y Tulcán. En estas instalaciones están agrupadas las diferentes entidades que tienen que ver con los tramites de comercio exterior y migración.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En las instalaciones del CENAF actúan las siguientes entidades: DIAN, DAS; ICA, Ministerio de Transporte, Policía Nacional y Ministerio de Comercio Exterior Hay varias almacenadoras privadas para realizar los tramites aduaneros	El CENAF se inauguró en el año 2000. Actúan los dependencias de la Policía Nacional (migraciones y seguridad), el Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), el Ministerio de Obras Públicas, el SETUR (Turismo) y la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). Debido a la práctica del trasbordo, hay varios depósitos privados para realizar los trámites aduaneros
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 “Transporte Internacional de Mercancías por Carretera” de la CAN debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole. Un alto numero de personas deriva su ingreso del trasbordo de mercancías. Estas personas actúan como estibadores	

Colombia – Venezuela

Los principales pasos de frontera de esta vinculación son el sistema San Antonio – Cúcuta y Paraguachón..

En los gráficos que siguen se presenta el sentido del intercambio registrado en el año 2000 expresado en toneladas.





Nombre del Paso	SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA	
Países que vincula	Venezuela – Estado Táchira	Colombia – Departamento del Norte de Santander
Localidades fronterizas	San Antonio, Ureña, Boca de Grita	Villa del Rosario, Cúcuta, Puerto Santander
Otras Localidades	San Cristóbal 36 Km., Maracaibo 480 Km., Mérida 298 Km., Barquisimeto 610 Km. y Caracas 877 Km.	Bucaramanga 189 Km., Tunja 461 Km. y Bogotá 568 Km.
Ubicación	07° 53' 00 " Latitud Norte – 72° 30' 19" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 325 metros sobre el nivel del mar. El sistema comprende los puentes Simón Bolívar que une las ciudades de Villa del Rosario (Colombia) y San Antonio (Venezuela); Francisco de Paula Santander que une las ciudades de Cúcuta (Colombia) y Ureña (Venezuela); y La Unión que une las poblaciones de Puerto Santander (Colombia) y la Grita (Venezuela). El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 27.7°. La precipitación media anual en el área es de 655 mm.	
Temporalidad	El sistema de puentes presta servicio permanentemente y no tiene interrupciones por factores climáticos	
Vías de acceso principales	San Antonio está comunicado por carretera con Maracaibo (Ruta 1), Barquisimeto (Rutas 1 y 7), Barinas (Ruta 5). Desde Barquisimeto y Barinas hay comunicación vial con los puertos sobre el Mar Caribe	Cúcuta está comunicada por carretera con Bucaramanga, Tunja y Bogotá. Cúcuta también tiene acceso vial a los puertos del Caribe

Nombre del Paso	SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA	
Carpeta de rodado y estado	Todas las vías de acceso a San Antonio y San Cristóbal desde el interior están pavimentadas. Pavimentadas, cuentan con demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. En algunos sectores las vías son autopistas.	Carretera pavimentada desde Cúcuta a Bucaramanga, Tunja y Bogotá. Se trata de una vía de dos carriles (3.65 m de ancho de carril) con bermas de ancho variable, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. Entre Cúcuta y Bucaramanga el trazado de la carretera pasa a 3.400 msnm
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)
Aduana	Puesto de Aduana en el CENAF de San Antonio	Puesto de la Aduana en el CENAF de Cúcuta. Aduana de Cúcuta dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
Seguridad	Guardia Nacional	Departamento de Policía del Norte de Santander, dependiente de la Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del paso de frontera más importante de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 1.300.000 toneladas de las cuales el 35% lo hicieron en el sentido Venezuela – Colombia y el 65% en el sentido Colombia – Venezuela. Cerca del 50% del comercio binacional entre Colombia y Venezuela se realiza por este paso de frontera. No existen datos sobre transito de mercancías a terceros países. En cambio, existe un bajo movimiento de autobuses de pasajeros de Ecuador y Perú que utilizan este paso de frontera. Los primeros bajo la modalidad de Permiso de Transito y los segundos dentro del marco de la Decisión 398 “Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera” de la CAN.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 939 en el sentido Venezuela – Colombia y de u$s 1264 en el sentido Colombia – Venezuela. En Cúcuta y San Antonio se efectúa la operación de trasbordo normativo de carga de camiones venezolanos a colombianos y viceversa. Muchas veces esta operación se realiza de manera artesanal y puede durar un largo periodo de tiempo. En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 o C2S3 del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 35 toneladas. Los principales productos en el sentido Venezuela – Colombia por esta frontera son: cerveza, poliuretanos, vehículos, aluminio, cigarrillos, polietileno, gasoil, maíz, y otros. EN el sentido Colombia – Venezuela: Bovinos vivos, vehículos de carga, neumáticos, analgésicos, refrigeradores, jabón, hullas, tejidos, agrícolas, maquinas y otros. Existen algunas mercancías especiales como son los gráneles líquidos y la carga refrigerada, las cuales no están sujetas a la práctica del trasbordo. En materia de comercio intrafronterizo, las principales mercaderías son	

Nombre del Paso	SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA	
	electrodomésticos, materiales para la construcción, alimentos, cigarrillos, licores, repuestos para vehículos, prendas de vestir, calzados, textiles e insumos agropecuarios que generalmente van de Colombia a Venezuela. En sentido contrario: equipos industriales livianos y combustibles. Existe en esta frontera una importante flujo de contrabando compuesto por: Alimentos, tabacos, aceites, caucho, calzado, vehículos, manufacturas de madera, combustibles y cemento. Adicionalmente y conexo al fenómeno de las drogas: combustibles, cemento. Urea, otros insumos y precursores químicos y armas	
Controles Integrados	Existen Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) a ambos lados del puente Simón Bolívar entre San Antonio y Villa del Rosario. En estas instalaciones están agrupadas las diferentes entidades que tienen que ver con los tramites de comercio exterior y migración.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En el CENAF de San Antonio atienden el Servicio Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), el Servicio de Sanidad Agropecuaria (SAS), Migraciones, Guardia Nacional, Servicio Autónomo de Transporte y Transito (SETRA) y Resguardo Aduanero.	En el CENAF de Villa del Rosario atienen las siguientes entidades: La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el DAS, El Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), el Ministerio de Transporte, la Policía Nacional y el Ministerio de Comercio Exterior.
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 de la CAN "Transporte Internacional de Mercancías" debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole. Al contrario de lo que sucede en otras fronteras latinoamericanas, en este paso de frontera hay muchas personas que derivan su ingreso de las operaciones de trasbordo. Tanto en Cúcuta como en San Antonio es frecuente observar camiones en zonas públicas efectuando el trasbordo de carga. Muchas veces esta operación se realiza en forma artesanal.	

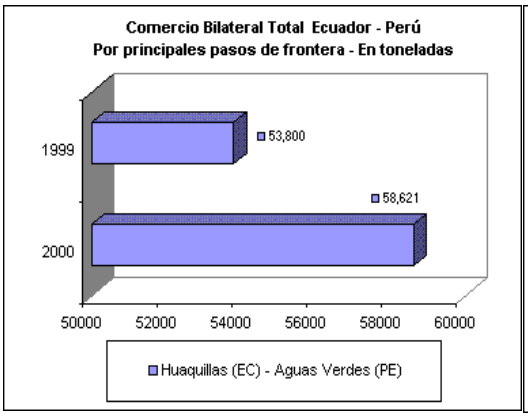
Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Países que vincula	Venezuela – Estado Zulia	Colombia – Departamento de la Guajira
Localidades fronterizas	Paraguaipoa a 15 Km.	Maicao a 11Km
Otras Localidades	Maracaibo 100 Km., Barquisimeto 422 Km., San Cristóbal 544, San Antonio 580, Caracas 806 Km.	Riohacha 85, Santa Marta 245 Km., Barranquilla 329 Km., Cartagena 439 Km., Cúcuta
Ubicación	11° 33' 59 " Latitud Norte – 72° 54' 37" Longitud Oeste	

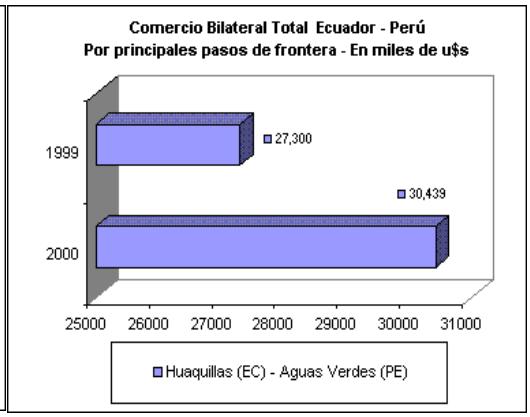
Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Aspectos geográficos	Ubicado a 47 metros sobre el nivel del mar. A lado y lado y lado de la frontera no hay poblaciones. Paraguaipoa en Venezuela queda a cerca de 15 Km. y Maicao en Colombia a 11 Km. El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 28.2°. La precipitación media anual en el área es de 528 mm.	
Temporalidad	La frontera esta abierta permanentemente	
Vías de acceso principales	El paso de Paraguachón está comunicado por carretera con Maracaibo (Ruta 6) y desde esta ciudad con Caracas (Rutas 1 y 3), los puertos del Caribe, San Cristóbal (Ruta 6) y San Antonio (Ruta 6).	El paso de Paraguachón está comunicado por carretera con Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. También existe una carretera hacia el interior del país que lo comunica con Bucaramanga y Bogotá.
Carpeta de rodado y estado	El acceso a Paraguachón desde Maracaibo está totalmente pavimentado. Se trata de una vía de dos carriles con demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. Cerca de Maracaibo existe un sistema de autopistas hacia el interior de Venezuela.	Carretera pavimentada desde Paraguachón a las ciudades del Caribe: Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Se trata de una vía de dos carriles (3.65 m de ancho de carril) con bermas de ancho variable, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. La carretera hacia el interior del país (entre Maicao y San Roque) es de menores especificaciones pero también esta pavimentada.
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)
Aduana	En el hito fronterizo no hay instalaciones.	Aduana en Riohacha dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
Seguridad	Guardia Nacional	Departamento de Policía de la Guajira, dependiente de la Policía Nacional
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera para el comercio binacional entre Venezuela y Colombia. Debido a su ubicación, no tiene importancia para el comercio del resto de países de la CAN. En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 385.000 toneladas de las cuales el 85% lo hicieron en el sentido Venezuela – Colombia y el 15% en el sentido Colombia – Venezuela. Estas cifras corresponden a datos de las Aduana de Maicao y Riohacha. Los principales productos en el sentido Venezuela – Colombia son: arroz, harina de maíz, cerveza, productos químicos, polieteres, aluminio y otros. En sentido Colombia – Venezuela: hullas, poliretefalato de etileno, útiles escolares, napas para neumáticos y otros. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros entre Venezuela y Colombia a través de este paso de frontera. En este sentido existe una empresa colombiana autorizada para esta ruta, de acuerdo con la Decisión 398 “Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera”.	

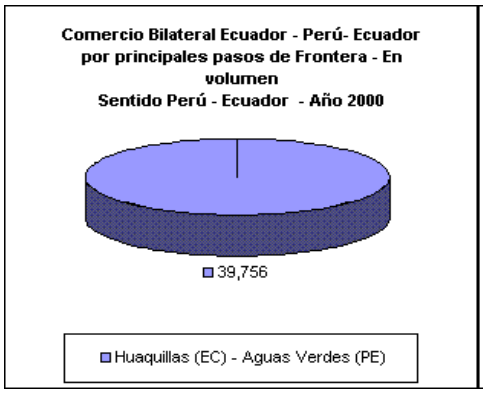
Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 871 en el sentido Venezuela – Colombia y de u$s 794 en el sentido Colombia – Venezuela. En este paso de frontera algunos camiones pasan por el hito de frontera sin efectuar el trasbordo; otros en cambio, efectúan el trasbordo normativo en plena vía. El tonelaje movilizado en este paso de frontera representa una parte menor del comercio binacional.	
Controles Integrados	No existen controles integrados. Los trámites se efectúan en la frontera, Maracaibo, Guarero y Maicao. La cercanía de estas ciudades al paso fronterizo, facilita los trámites.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Existen algunas instalaciones del Servicio Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) y el Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (SASA) en Guarero. Migraciones y la Guardia Nacional tienen puestos de control de la misma frontera.	En el lado colombiano del límite fronterizo existen algunas casetas que utilizan las diferentes entidades. Otros trámites se realizan en Maicao.
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 de la CAN "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera" debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no siempre sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole.	

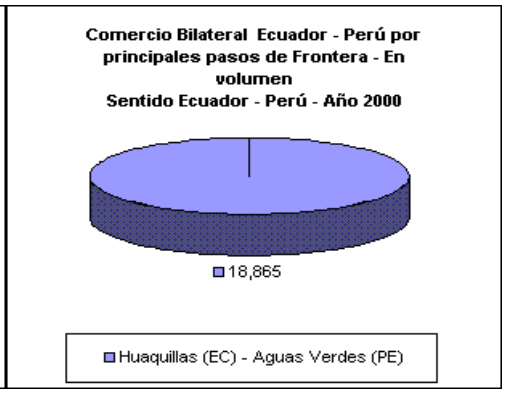
Ecuador – Perú

El paso de Huaquillas – Aguas Verdes, constituye la casi excluyente vinculación carretera para el relativamente escaso comercio internacional entre estos dos países.









El sentido del intercambio resultó ampliamente favorable para los despachos con origen en Perú, duplicando en volumen a los generados en Ecuador.

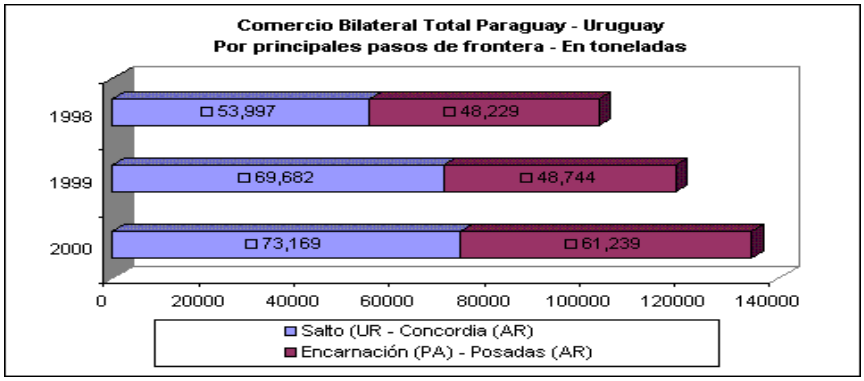
Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES	
Países que vincula	Ecuador – Provincia de El Oro	Perú – Departamento de Tumbes
Localidades fronterizas	Huaquillas	Aguas Verdes
Otras Localidades	Machala 71 Km., Guayaquil 244 Km., Quito 568 Km., Tulcán 797 Km.	Tumbes 27 Km., Piura 300 Km., Lima 1.300 Km.
Ubicación	3° 28' latitud sur – 80° 14' longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado prácticamente a nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Huaquillas (cerca de 40.000 habitantes) y Aguas Verdes (cerca de 20.000 habitantes). Adicionalmente se calcula una población flotante de 10.000 personas que se mueve en la zona fronteriza. El terreno es plano y el clima es caliente	
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente.	
Vías de acceso principales	Huaquillas está comunicada por carretera pavimentada con Machala, Guayaquil, Quito y el resto del país.	Aguas Verdes esta comunicada por carretera con Piura, Trujillo, Lima y Tacna, en la frontera con Chile.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Huaquillas está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones	La vía de acceso a Aguas Verdes está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones
Controles Migratorios	Policía Nacional del Ecuador. Las instalaciones están ubicadas en el Centro Integrado a unos 6 Km. de la línea fronteriza	Dirección General de Migraciones y Naturalización Las instalaciones están ubicadas en el Complejo de Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza

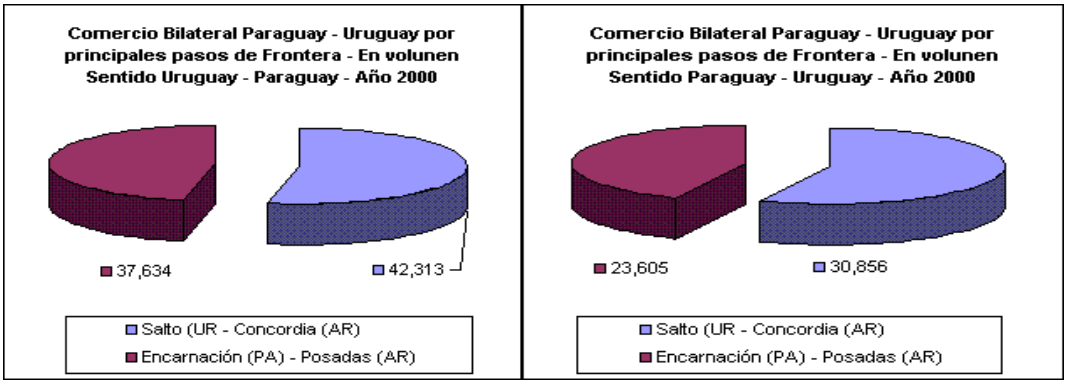
Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES	
Aduana	Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE cerca de la línea fronteriza	Intendencia de SUNAT en el Complejo de Zarumilla
Seguridad	Policía Nacional del Ecuador	Policía Nacional del Perú
Volumen de tránsito anual	Año 2002	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En 2002 (hasta noviembre) se habían movilizado 24.400 toneladas de Ecuador a Perú y 66.000 toneladas de Perú a Ecuador. Adicionalmente se habían movilizado cerca de 4.500 toneladas bajo la modalidad de transito aduanero. El movimiento depende mucho de las fluctuaciones en el cambio de moneda. Adicionalmente existe un movimiento transfronterizo de carga principalmente en sentido Ecuador - Perú. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a una empresa del Perú, la cual esta habilitada en su país de origen y cuenta con permiso de prestación de Servicios en Ecuador, Colombia y Venezuela. Recientemente se autorizó a una empresa ecuatoriana para realizar viajes hasta Tumbes.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Por este paso de frontera se canaliza cerca del 10% del valor del intercambio comercial entre Ecuador y Perú. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 450 en el sentido Ecuador – Perú y u$s 580 en sentido contrario. Ambos países han habilitado transportadores para el comercio internacional y estos han recibido los respectivos Permisos de Prestación de Servicios. Sin embargo, es poco frecuente que los camiones ecuatorianos viajen más allá de Aguas Verdes y los peruanos más allá de Huaquillas. En general se hace trasbordo en la frontera. Autorizado por el Convenio de Transporte Transfronterizo suscrito entre los dos países, con una reglamentación menos estricta que la usada en la CAN, existe un movimiento de carga que en ocasiones compite con el internacional. Además, en este paso se registra un ligero movimiento hacia terceros países. Este movimiento sin embargo, es muy bajo. Las principales mercaderías transportadas por este paso son productos primarios, mineral y agropecuario y en menor medida manufacturas. En sentido Perú – Ecuador se destacan Tableros, levaduras vivas, materiales vegetales, minerales de cobre calzados, adhesivos, crustáceos, laminado de hierro y acero, barriles, café, goma de mascar, jugos, papeles y cartones y bambú. En sentido contrario; camisetas de algodón y lana, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas, plata, oro cobre y sus manufacturas, productos alimenticios. El comercio intrafronterizo está constituido por prendas de vestir, zapatos, telas, electrodomésticos, muebles, alimentos naturales o procesados, materiales para la construcción, licores y alambre de púas El contrabando tradicional está conformado por frutas, ganado en pié, arroz, pescado, queso, golosinas, detergente, aceites plásticos, gas, combustible y kerosene. Adicionalmente se presenta contrabando de armas asociado al fenómeno de las drogas	

Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES	
Controles Integrados	No existen centros integrados para atender el comercio binacional. En el lado ecuatoriano las entidades nacionales como la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Policía Nacional (migraciones y seguridad) tienen cada una, instalaciones propias e independientes. En Machala, la capital provincial, existen oficinas del SESA. En el lado peruano existe un Complejo en Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza donde actúan la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), la Dirección de Migraciones y Naturalización , la Policía Nacional del Perú y la Dirección General de Migraciones y Naturalización. En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inrena (control forestal) Existe un proyecto para construir un nuevo puente internacional y vinculado a este un CEBAF para atender el transporte internacional. De esta manera se separaría el movimiento de carga y el movimiento comercial fronterizo que actualmente se realizan en forma simultánea a través del puente existente.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En Huaquillas hay dos depósitos autorizados con infraestructura de apoyo limitada.	Hay un terminal privado situado a unos 20 Km. de la frontera (Depósito S.A). Cuenta con báscula, montacargas (único en la zona), playa de estacionamiento y superficie techada para el depósito de mercadería..
Varios	El grado de congestión y deterioro urbano en la vía de acceso al puente internacional, hace que la circulación de vehículos y camiones sea muy difícil. Por esta razón se ha contemplado la construcción de un nuevo puente internacional a unos 2 Km. del existente, junto con un CEBAF. Allí se atendería el movimiento internacional de carga y se lograría una integración en los trámites de cruce de frontera. El grado de dependencia de las poblaciones aledañas, respecto al transporte internacional es intenso. Se verifica una importante cantidad de transporte artesanal (triciclos) y labores de estiba de la carga	

Paraguay – Uruguay

La vinculación carretera se realiza en tránsito por Argentina, utilizando los pasos de Encarnación (PA) – Posadas (AR) y Salto (UR) – Concordia (AR) y en menor medida en tránsito por Brasil





Importancia de los pasos de frontera en el comercio intrarregional

Por los pasos de frontera presentados para cada una de las vinculaciones bilaterales, se transporta la casi totalidad del intercambio comercial carretero entre los distintos países sudamericanos.

De acuerdo a las estimaciones realizadas se transportaron por dichos pasos más de 18 millones de toneladas. Este valor, que resulta superior al volumen total comerciado por modo carretero, encuentra su explicación en la existencia de comercio bilateral en tránsito por terceros países que implica que una mismo despacho esté contabilizado en dos fronteras. Asimismo, se ha incorporado el comercio exterior de Bolivia con países extra regionales, que se lleva a cabo mediante la combinación de los modos automotor y marítimo.

Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR) es el paso más importante de la región en lo que se refiere a volumen transportado con una participación del 16.5% del total verificado en la selección. Le siguen en importancia Cristo Redentor – Mendoza (AR) – Los Andes (CH) con el 14%, Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA) con el 10% y San Antonio (VE) – Cúcuta (CO) con el 7%. Entre los cinco totalizan casi el 50% de los volúmenes intercambiados.

Los quince pasos de mayor demanda concentra el 85% del volumen comerciado entre los países de la región. En la tabla que sigue se muestra el tonelaje transportado a través de cada uno de ellos y su participación en el total transportado.

PRINCIPALES PASOS DE FRONTERA Volumen de carga transportada Periodo: Año 2000			
Paso de Frontera	**Toneladas**	**%**	**% acumulado**
Uruguayana (BR) - Paso de los Libres (AR)	2,995,878	16.52%	16.52%
C. Redentor Mendoza (AR) - Los Andes (CH)	2,524,691	13.92%	30.45%
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA)	1,800,021	9.93%	40.38%
San Antonio (VE) - Cúcuta (CO	1,265,000	6.98%	47.35%
Foz de Iguazú - Pto. Iguazú	973,129	5.37%	52.72%
Tambo Quemado-Charaña (BO) - Arica (CH) (1)	955,399	5.27%	57.99%
Fray Bentos (UR) - Pto. Unzué (AR)	919,330	5.07%	63.06%
Ipiales (CO) - Tulcan (EC)	823,998	4.54%	67.61%
Clorinda (AR) - Puerto. Falcón (PA)	700,226	3.86%	71.47%
Chui (BR) - Chuy (UR)	625,047	3.45%	74.92%
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	570,527	3.15%	78.06%
Desaguadero (Bo -Pe) (2)	383,000	2.11%	80.17%
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)	334,854	1.85%	82.02%
Sao Borja (BR) - Santo Tomé (AR)	330,114	1.82%	83.84%
Guaira (BR) - Guaíra (PA)	245,601	1.35%	85.20%
D. Cerqueira (BR) B. Irigoyen (AR)	243,722	1.34%	86.54%
Monte Aymond (AR) - (CH)	236,402	1.30%	87.84%
Paraguachón (VE - CO)	209,632	1.16%	89.00%
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	201,220	1.11%	90.11%
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	185,966	1.03%	91.14%
Paysandú (UR) - Colón (AR)	170,418	0.94%	92.08%
Villazon (Bo) - La Quiaca (Ar)	168,190	0.93%	93.00%
Ponta Porá (BR) - Pedro Caballero (PA)	149,756	0.83%	93.83%
C. Samoré (Puyehue) (AR) - (CH)	144,325	0.80%	94.63%
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	121,460	0.67%	95.30%
Salto (UR - Concordia (AR)	109,115	0.60%	95.90%
Barra do Quarai (BR) - Bella Unión (UR)	99,767	0.55%	96.45%
Arica (CH) - La Concordia (PE)	97,811	0.54%	96.99%
Pino Hachado (AR) - (CH)	93,224	0.51%	97.50%
Porto Xavier (BR) - S. Javier (AR)	80,189	0.44%	97.94%
Itaqui (BR) - Alvear (AR)	78,951	0.44%	98.38%
Boa Vista - Parcaraima (BR) - Santa Elena (VE)	71,756	0.40%	98.78%
Colonia (UR) - Bs. As. (AR)	65,562	0.36%	99.14%
Huaquillas (EC) - Aguas Verdes (PE)	58,621	0.32%	99.46%
Huemules (AR) - (CH)	35,375	0.20%	99.66%
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	34,802	0.19%	99.85%

PRINCIPALES PASOS DE FRONTERA Volumen de carga transportada Periodo: Año 2000			
Paso de Frontera	**Toneladas**	**%**	**% acumulado**
Guajará Mirim - Guayará Mirin (BO) (3)	10,900	0.06%	99.91%
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	8,883	0.05%	99.96%
Boyuibe (BO) - Fortín Villazón (PA)	3,345	0.02%	99.97%
Uyuni (BO) - Ollague - Antofagasta (CH)	1,727	0.01%	99.98%
Kasani - Yunguyo (BO - PE)	1,458	0.01%	99.99%
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	1,399	0.01%	100.00%
TOTAL	**18,130,791**		

(1) 330.000 toneladas corresponden a combinación marítima - carretera que se comercian con países no Sudamericanos
(2) 42.000 toneladas corresponden a combinación marítima - carretera que se comercian con países no Sudamericanos
(3) 9.000 toneladas corresponden a combinación marítima - carretera que se comercian con países no Sudamericanos

Consideraciones generales sobre los principales pasos de la región

Se han presentado las características salientes de los pasos de frontera más relevantes de cada vinculo bilateral entre los países sudamericanos, los valores y volúmenes que se comerciaron por los mismos en el año 2000 incluyendo los valores correspondientes a los tráficos con países no vecinos cuyo comercio se materializa en tránsito por terceros países.

Más allá de los problemas intrínsicos de los pasos de la región en materia de operación, infraestructura, equipamiento, funcionalidad, integración, etc., que se analizarán más en detalle luego y en el capítulo siguiente, se advierte una diferencia sustancial entre los pasos de frontera que vinculan a los países de la CAN y los del MERCOSUR mas Chile.

Casi todos los pasos intra CAN presentan algún tipo de problema exógeno, bastante severo, que resta fluidez al transporte internacional. Esto sucede en las fronteras de Venezuela – Colombia y Colombia – Ecuador , donde se producen trasbordos obligatorios.

Asimismo, la existencia de una fuerte vinculación económica de las poblaciones aledañas con el transporte internacional o con la infraestructura del paso puede originar situaciones que afectan la fluidez del transporte carretero.

Esta particularidad se presenta en aquellos pasos de frontera donde se verifican medidas que atentan contra la libre circulación de los transportes y por causa y/o efecto de las mismas se generan - al amparo de situaciones socio económicas

precarias – fuentes de ingreso basadas en necesidades ficticias impuestas por la restricción (fronteras de Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador).

Es también observable en aquellos pasos donde existe una actividad comercial (legal e ilegal) ligada al transporte internacional realizado en forma artesanal (Frontera Perú – Bolivia; frontera Ecuador – Perú). En estos casos, los intereses de las localidades aledañas son contrarios a la utilización en el primer caso y a la construcción en el segundo de vías alternativas que eviten el paso de los transportes por la vialidad urbana.

Por último, deben mencionarse los casos en que las actividades de las poblaciones aledañas están muy vinculadas a la infraestructura vial del paso de frontera. En esta situación se encuentra la frontera Perú – Bolivia, donde la realización de una feria artesanal implica el cierre del paso al tránsito durante dos días de la semana; el paso de frontera entre Foz de Iguazú (BR) y Ciudad del Este (PA) donde la intensa actividad comercial obstaculiza en grado importante el tránsito de vehículos pesados; Salvador Mazza (AR) – Yacuiba (BO) con saturación del puente por la feria regional y por el intenso intercambio comercial transfronterizo; Encarnación (PA) – Posadas (AR), donde el intenso tránsito vecinal fronterizo plantea problemas de congestión y demoras a los servicios cargas y pasajeros y Huaquillas (EC) – Aguas Verdes (PE) donde el intercambio transfronterizo plantea problemas de congestión.

La totalidad del comercio carretero intra CAN (más del quince por ciento del comercio carretero entre los países de Sudamérica) se ve afectado por las restricciones enunciadas

Estas restricciones no hacen más que plasmar la existencia de intereses locales que derivan sus fuentes de empleo e ingreso de situaciones anómalas respecto a lo que debe ser el funcionamiento deseable del transporte carretero y que por ende se oponen con éxito a las intenciones regionales en materia de facilitación de pasos de frontera. Esta circunstancia torna sumamente dificultoso revertir las disfuncionalidades y obliga a pensar en soluciones alternativas – hasta que el desarrollo de esas regiones se incremente – que necesariamente entregarán un nivel sub optimo de resultados.

En el MERCOSUR más Chile no hay actitud local, ni nacional comprometida con la obstaculización del comercio. No existen medidas normativas o coactivas que impidan el libre tránsito de vehículos y mercaderías y los intereses de las poblaciones aledañas con el transporte internacional se da con carácter proactivo. En forma similar, las organizaciones de transportistas nacionales participan activamente en los foros regionales para lograr una mayor eficiencia operativa en los pasos de frontera y por ende una mayor fluidez de tránsito del modo carretero en los mismos.

Salvo en el caso de Foz de Iguazú – Ciudad del Este, donde la intensa actividad comercial (no vinculada al transporte) de esta última ciudad genera la saturación del puente que vincula ambos países, no se aprecia este tipo de problemas en los restantes pasos de frontera.

Existe una importante cantidad de pasos de frontera – casi un centenar – entre los países de Sud América, que presentan una variada gama de tipologías en lo que se refiera al tipo de frontera, ubicación geográfica, temporalidad, relación física y económica con las poblaciones aledañas, características del transito pasante, grado de integración física y operativa binacional existente, infraestructura disponible para el control de los transportes y las cargas, importancia en el comercio internacional, tipo

de mercadería transportada, organismos de control presentes, características aduaneras de los flujos pasantes, etc.

No obstante la gran cantidad de pasos de frontera existentes en Sudamérica, un número reducido de ellos son los que tienen participación activa en el comercio internacional por modo carretero. Por los quince de mayor importancia, se transportó en el año 2000 el 85.5% del comercio regional carretero en términos de volumen.

Diez de ellos vinculan a países del MERCOSUR más Chile entre si y explican el 66% del volumen total comerciado entre los países de Sudamérica, tres a los países integrantes de la CAN (13.6% del comercio total) y los restantes son vinculaciones de Bolivia con Chile y Argentina respectivamente (6.6% del volumen total).

La direccionalidad de los flujos, incluso sin contar sus variaciones estacionales, es muy marcada en la mayoría de los principales pasos de frontera de la región, lo que conspira contra un eficiente aprovechamiento de los transportes ya que necesariamente debe generar una importante cantidad de retornos en lastre que de alguna forma se refleja en las tarifas cobradas.

Como se aprecia en la tabla que sigue sólo Clorinda (AR) - Puerto. Falcón (PA); Chui (BR) - Chuy (UR); Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR); Sao Borja (BR) - Santo. Tomé (AR) y Tambo Quemado (BO) - (CH) presentan valores de toneladas transportadas por sentido bastante equilibrados.

Paso de Frontera	Direccionalidad de los volúmenes transportados en % [13]	
C. Redentor Mendo (AR) - Los Andes (CH)	77.0%	23.0%
Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR)	72.2%	27.8%
San Antonio (VE) - Cúcuta (CO)	66.6%	33.4%
Uruguayana (BR) - Paso de los Libres (AR)	64.1%	35.9%
Desaguadero (Bo -Pe)	62.5%	37.5%
Clorinda (AR) - Puerto Falcon (PA)	59.7%	40.3%
Chui (BR) - Chuy (UR)	56.7%	43.3%
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	46.8%	53.2%
Sao Borja (BR) – Santo Tomé (AR)	44.0%	56.0%
Tambo Quemado-Charaña (BO) - Arica (CH)	42.6%	57.4%
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA)	34.5%	65.5%
Ipiales (CO) - Tulcan (EC)	34.2%	65.8%
Foz de Iguazú - Puerto Iguazú	25.7%	74.3%
Jaguarao (BR) - Río Blanco (UR)	24.0%	76.0%
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)	10.3%	89.7%

[13] La direccionalidad geográfica está determinada por el orden dado al nombre del paso, aunque se trate de comercio en tránsito por terceros países: Vg. Cristo Redentor (AR – CH) contiene los despachos argentinos hacia Chile, pero también los Uruguayos, Paraguayos y Brasileños y viceversa.

En ningún paso de frontera de Sudamérica existe atención ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año, para el transporte de carga, aunque muchos pasos de importancia brindan esta facilidad a los pasajeros.

En ninguno de los pasos de mayor importancia existe homogeneidad en los horarios de atención de los organismos de control presentes. Esta falta de uniformidad se da tanto entre los organismos de un mismo país como entre los organismos similares de ambos países.

Las aduanas son, en general, las que presentan pautas más uniformes de atención y salvo ciertos hábitos ad - hoc de los funcionarios (aperturas tardías, suspensión de la atención en horario de almuerzo, etc.) presentan horarios coincidentes, de no menos de doce horas diarias, en ambos países.

Los organismos de control fitosanitario presentan a su vez las mayores dispersiones en materia de horarios. Estos son en general inferiores a los de las aduanas y salvo excepciones no coincidentes entre los dos países.

Los controles de transporte, por su parte, cuentan con la facilidad de que muchas veces son llevados a cabo, en delegación por otras autoridades presentes en el paso (Organismos de seguridad o de Aduanas) por lo que sus horarios no plantean problema alguno a la fluidez del transporte,

La falencias horarias de las aduanas y controles fitosanitarios o de Salud, son suplidas, en muchos caso, con la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios de atención contra el pago de una tasa.

En la mayoría de los pasos de frontera de importancia en el MERCOSUR existe atención las 24 horas y todos los días de la semana para los tránsitos aduaneros al amparo del MIC DTA.. Esta posibilidad en algunos países va acompañada con pagos de habilitación por parte de los transportistas.

La red vial de acceso a los principales pasos, salvo excepciones, se encuentra pavimentada y en razonable estado de conservación. Su disponibilidad no plantea restricciones de importancia al desenvolvimiento del comercio carretero.

La infraestructura vial del paso plantea problemas a la circulación en cuatro de las quince vinculaciones de mayor importancia. Cristo Redentor (CH – AR) por problemas de cierres originados en las nevadas invernales y en Foz de Iguazú – Ciudad del Este (BR – PA); Desaguadero (PE – BO) y Yacuiba – Salvador Mazza (BO –AR por problemas de saturación u ocupación de la vía por parte de actividades comerciales de las poblaciones aledañas.

La infraestructura y el equipamiento destinado a las actividades control a las cargas (laboratorios para el análisis fitosanitario de muestras , recintos para el control físico, etc.) y los servicios brindados a las cargas (almacenamiento, estiba, cargas peligrosas, refrigeradas, etc.) y a los agentes privados (transportistas, despachantes, etc.) presentan un balance negativo.

Entre los principales pasos analizados, son contados los que reúnen características adecuadas para las tareas que en ellos se desempeñan. En orden de bondad se ubican Santo Tome – Sao Borja (AR – BR); Santana do Livramento – Rivera (BR – UR), Río Branco – Jaguarao (UR – BR); Foz de Iguazú – Iguazú – Ciudad del Este

(BR – PA – AR) lado brasileño; Paso de los Libres – Uruguayana (AR – BR) lado brasileño; Tambo Quemado (CH – BO) con limitaciones en el lado boliviano y Desaguadero (BO – PE) recinto aduanero lado peruano.

Los pasos de frontera de Chile presentan la particularidad de que todo el transporte de carga que ingresa o egresa al país los hace en tránsito hacia o desde la primera aduana interior ubicada en el itinerario. De esta forma, a pesar de no contar con infraestructura y equipamiento abundante, los pasos cuentan con todos los elementos necesarios para las tareas que en ellos se desarrollan.

Los pasos (o las partes nacionales de ellos) con mejor desempeño en materia de infraestructura, equipamiento y servicios muestran la particularidad de que en todos los casos las instalaciones son administradas por un operador (a veces como sucede en Brasil puede tratarse de una empresa estatal del Estado donde se encuentra el paso) encargado de la operatoria general y de la provisión, mantenimiento o ampliación de la infraestructura existente, a quien se remunera con el pago de los servicios a los transportes y a las cargas que realizan los usuarios del paso.

Los conceptos de integración no se trasladan fácilmente a los pasos de frontera. Los funcionarios continúan apreciando su labor - realizada en forma más o menos eficiente - como un compartimiento estanco donde no se valoriza adecuadamente la colaboración y complementación con los organismos de verificación y control del país vecino. Tampoco, salvo en el caso de algunos países para sus exportaciones, se observa un comportamiento orientado a favorecer el comercio entre los países de la región ni una preocupación por el resultado de la labor de uno de los eslabones importantes en dicho comercio: los transportistas.

Asimismo, se informa, la existencia de desconocimiento de la normativa regional aplicable (fundamentalmente en los países de la CAN) y divergencias en la aplicación de la normativa por parte de los funcionarios intervinientes, aún en un mismo paso fronterizo.

El desconocimiento de las normas o la falta de normalización en los criterios y procesos por parte de los agentes actuantes genera incertidumbre e ineficiencia y pone de manifiesto el grado de “autonomía” con que se manejan los funcionarios cuando no existen normas de procedimientos claras cuyo cumplimiento se controle adecuadamente.

Se advierte, asimismo, un efecto “imitación” en el comportamiento de los funcionarios nacionales en las distintas fronteras, que tiende a ubicarse en los niveles que se verifican en el lado más eficiente. Tal es el caso de las fronteras de Chile (país que presenta el comportamiento técnico – ético de funcionarios nacionales más valorados por los agentes privados del comercio internacional). En este caso es dable observar como en las fronteras de este país con Argentina y Bolivia, el desempeños de los funcionarios argentinos y bolivianos es más eficaz que el que les cabe, a igualdad de normas y procedimientos, en la frontera común de Argentina - Bolivia o la fronteras de Bolivia – Perú y de Argentina con Paraguay y Uruguay

Las acciones de los países han resultado mas eficaces, en el caso de pasajeros que en las cargas para lograr la integración de los controles. La integración en los controles de los pasajeros se verifica en nueve de los quince pasos principales, mientras que en el caso de las cargas (bajo las modalidades: centro integrado de

control único o país de entrada país sede) se ha logrado en cuatro casos en forma plena y dos en forma parcial.

En todos los casos los pasos de frontera que registran integración en los controles de carga pertenecen a los vínculos entre países del MERCOSUR.

La integración aludida se refiere únicamente a la realización de los controles en un mismo ámbito físico, ya que los controles se realizan en forma secuencial tanto para cargas como para los pasajeros. La ausencia de interconexión de los sistemas informáticos de los organismos similares; en particular las aduanas; y aspectos de procedimientos de las aduanas nacionales, refuerzan esta tendencia. La excepción está dada por algunos controles fitosanitarios que en ciertos pasos (Paso de los Libres – Uruguayana; Santana do Livramento – Rivera; Fray Bentos Puerto Unzué, Santo Tomé – Sao Borja; Río Branco – Jaguarao, entre otros) se realizan al unísono y sobre una misma muestra.

Santo Tomé - Sao Borja es el único caso donde los controles de cargas y pasajeros se realizan en un mismo ámbito físico con la intervención de los funcionarios de ambos países. En los pasos de Brasil con Uruguay, incluidos en el comentarios, el control de cargas se encuentra integrado en un país y el de pasajeros en el otro.

Una parte importante de las demoras evitable en la frontera están relacionadas con la oportunidad y grado de completitud que tiene la documentación asociada a las cargas y al transporte. Muchas veces, entre el tiempo de arribo del camión a la frontera y la presentación de la documentación respectiva ante las autoridades aduaneras, media un lapso importante, explicado por faltantes y carencias en aquélla. Asimismo, son usuales los casos en que el camión atraviesa la frontera de un país y queda detenido en el otro lado por problemas análogos o falta de pago oportuno de los derechos respectivos.

Esta situación no es menor, toda vez que en la mayoría de las vinculaciones bilaterales la utilización de los tránsitos es escasa. Es importante aquí el nivel de capacidad y solvencia de los exportadores e importadores para prever el cumplimiento de la legislación aplicable y afrontar los pagos que se derivan de la operación que realizan.

En general (se excluyen los casos de fronteras con trasbordos obligatorios o donde los controles fitosanitarios son utilizados eventualmente como medidas para-arancelarias), puede afirmarse que en la mayoría de los pasos de frontera, si se arriba a un horario razonable y con la documentación exigida en regla, la liberación del vehículo se realiza en el mismo día del arribo.

En los quince pasos principales se registran servicios de transporte de pasajeros regulares Las instalaciones existentes, no plantean problemas de fluidez al transporte regular de pasajeros ni a los particulares que las utilizan.

BOLIVIA - ARGENTINA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Argentina		Argentina - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	2000	34976	32001	171294	282897	206,269	314,898
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1999	46162	44562	134307	244884	180,469	289,446
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1998	61842	75263	130760	250541	192,602	325,804
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	2000	950	2918	8718	29462	9,669	32,380
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1999	432	3583	4395	16219	4,827	19,801
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1998	1063	877	5143	40984	6,206	41,861
Villazon (Bo) - La Quiaca (Ar)	2000	1167	1696	29027	166494	30,195	168,190
Villazon (Bo) - La Quiaca (Ar)	1999	242	614	22237	49798	22,479	50,412
Villazon (Bo) - La Quiaca (Ar)	1998	134	203	20290	24819	20,425	25,022

BRASIL - ARGENTINA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil - Argentina		Argentina - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Foz de Iguazu - Pto. Iguazú	2000	177,561	242,626	446,010	674,662	623,571	917,288
Foz de Iguazu - Pto. Iguazú	1999	174,681	270,959	521,366	743,437	696,047	1,014,396
Foz de Iguazu - Pto. Iguazú	1998	161,440	210,427	816,502	988,897	977,941	1,199,324
D. Cerqueira (BR) B. Irigoyen (AR)	2000	76,549	95,013	87,938	148,709	164,487	243,722
D. Cerqueira (BR) B. Irigoyen (AR)	1999	63,536	104,319	63,379	158,533	126,915	262,852
D. Cerqueira (BR) B. Irigoyen (AR)	1998	54,314	66,399	107,258	242,404	161,572	308,804
Itaqui (BR) - Alvear (AR)	2000	0	0	11,556	78,951	11,556	78,951
Itaqui (BR) - Alvear (AR)	1999	0	0	26,455	144,354	26,455	144,354
Itaqui (BR) - Alvear (AR)	1998	708	739	60,124	159,804	60,833	160,543
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	2000	437,922	139,321	318,852	183,745	756,774	323,066
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	1999	309,984	78,580	230,887	138,032	540,871	216,612
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	1998	508,822	81,843	253,066	150,294	761,888	232,137
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libres (AR)	2000	2,368,356	1,478,426	1,401,244	905,527	3,769,600	2,383,953
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libres (AR)	1999	2,178,355	1,391,027	1,379,496	937,041	3,557,851	2,328,068
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libres (AR)	1998	2,684,953	1,239,356	1,794,154	961,903	4,479,107	2,201,258
Porto Xavier (BR) - S. Javier (AR)	2000	22,269	25,003	9,105	50,647	31,374	75,650
Porto Xavier (BR) - S. Javier (AR)	1999	25,934	27,418	15,732	138,000	41,665	165,418
Porto Xavier (BR) - S. Javier (AR)	1998	26,133	16,103	45,094	220,480	71,226	236,583
Chui (BR) - Chuy (UR)	2000	22,269	25,003	7,448	3,571	29,716	28,574
Chui (BR) - Chuy (UR)	1999	24,699	25,866	17,330	9,940	42,029	35,806
Chui (BR) - Chuy (UR)	1998	29,255	21,627	22,897	14,468	52,152	36,096
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	2000	12,967	2,811	44	49	13,011	2,859
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	1999	167	129	1,330	3,723	1,498	3,852
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	1998	8,306	1,179	3,078	6,466	11,385	7,645
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	2000	9,751	1,615	34,345	2,579	44,096	4,195
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	1999	8,070	1,253	35,189	2,013	43,259	3,266
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	1998	80	13	32,508	3,245	32,588	3,258

ARGENTINA - CHILE
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En toneladas
Período 1998-2000

Sentido		AR - CH	CH - AR	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	2000	1,557,172	379,500	1,936,672
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1999	1,472,774	354,046	1,826,820
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1998	1,202,996	363,160	1,566,156
C. Samoré (Puyehue) (AR) - (CH)	2000	58,532	49,947	108,479
C. Samoré (Puyehue) (AR) - (CH)	1999	55,945	46,594	102,539
C. Samoré (Puyehue) (AR) - (CH)	1998	36,871	47,794	84,665
Pino Hachado (AR) - (CH)	2000	91,252	1,972	93,224
Pino Hachado (AR) - (CH)	1999	86,804	1,839	88,643
Pino Hachado (AR) - (CH)	1998	53,396	1,887	55,283
Huemules (AR) - (CH)	2000	29,176	6,199	35,375
Huemules (AR) - (CH)	1999	27,888	5,783	33,671
Huemules (AR) - (CH)	1998	18,349	5,931	24,280
Monte Aymond (AR) - (CH)	2000	177,883	58,519	236,402
Monte Aymond (AR) - (CH)	1999	167,284	54,590	221,874
Monte Aymond (AR) - (CH)	1998	151,025	55,995	207,020

..

ARGENTINA - PARAGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Toneladas
Período 1998-2000

Sentido		AR - PA	PA -AR	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	2000	43,541	16,678	60,219
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	1999	48,396	28,692	77,088
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	1998	42,007	22,207	64,214
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	2000	391,871	250,108	641,979
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	1999	435,570	258,229	693,799
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	1998	378,068	199,866	577,934

ARGENTINA - URUGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En toneladas
Período 1998-2000

Sentido		AR - UR	UR - AR	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
Fray Bentos (UR) - Pto. Unzué (AR)	2000	608,059	215,653	823,712
Fray Bentos (UR) - Pto. Unzué (AR)	1999	581,033	195,460	776,493
Fray Bentos (UR) - Pto. Unzué (AR)	1998	577,856	261,998	839,854
Paysandú (UR) - Colón (AR)	2000	56,106	94,312	150,418
Paysandú (UR) - Colón (AR)	1999	53,612	119,051	172,663
Paysandú (UR) - Colón (AR)	1998	53,319	123,145	176,464
Salto (UR - Concordia (AR)	2000	22,976	12,970	35,946
Salto (UR - Concordia (AR)	1999	21,955	12,634	34,589
Salto (UR - Concordia (AR)	1998	21,834	16,935	38,769
Colonia (UR) - Bs. As. (AR)	2000	10,630	54,932	65,562
Colonia (UR) - Bs. As. (AR)	1999	10,157	53,511	63,668
Colonia (UR) - Bs. As. (AR)	1998	10,102	71,727	81,829

BRASIL - BOLIVIA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil - Bolivia		Bolivia - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	2000	195,400	109,372	2,240	18,538	197,641	127,910
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1999	270,823	165,379	1,312	14,002	272,135	179,380
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1998	403,700	168,559	5,419	16,565	409,119	185,124
Guajará Mirim - Guayará Mirin (BO)	2000	1,142	384	44	106	1,186	490
Guajará Mirim - Guayará Mirin (BO)	1999	973	293	536	186	1,509	479
Guajará Mirim - Guayará Mirin (BO)	1998	2,198	862	5,655	2,377	7,853	3,239

BOLIVIA - CHILE
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Chile		Chile - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	2000	71	298	782	1093	853	1391
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1999	528	1994	575	2209	1103	4202
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1998	510	2035	491	506	1001	2541
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	2000	851	1486	1331	1757	2182	3242
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1999	1185	2202	1303	1857	2488	4059
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1998	1010	2170	1445	1393	2455	3563
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	2000	762	1242	7905	5761	8668	7003
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	1999	3007	1885	4236	4952	7243	6837
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	1998	582	751	2742	7524	3324	8275
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	2000	23871	55804	123075	282912	146946	338716
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1999	21113	59827	96723	134098	117836	193925
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1998	23191	59197	100405	124545	123597	183742
Uyuni - Ollague - Antofagasta	2000	4	91	319	1637	322	1727
Uyuni - Ollague - Antofagasta	1999	30	112	21	51	51	163
Uyuni - Ollague - Antofagasta	1998	0	0	143	290	143	290

BOLIVIA - COLOMBIA (*)
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Colombia		Colombia - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	2000	9695	39536			9695	39536
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1999	703	3101			703	3101
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1998	7568	30250			7568	30250
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	2000	59034	178049	37488	54103	96522	232152
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1999	38113	120258	30434	23546	68547	143805
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1998	19379	46549	33995	19747	53373	66296
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	2000	560	1399			560	1399
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	1999	10126	37915			10126	37915
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	1998	27999	86163			27999	86163

(*) Combinacion de carretero - otros modos

BOLIVIA - ECUADOR (*)
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Ecuador		Ecuador - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.

Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	2000	4452.513	14378.415	5346.439	1590	9799	15968
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1999	4864.914	15956.151	5085.32	2245	9950	18201
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1998	5885	11348	4587.719	1780	10473	13128

(*) Combinacion de carretero - otros modos

BOLIVIA - PARAGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Paraguay		Paraguay - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Boyuibe - Fortin Villazón	2000	1,294	3,345	0	0	1,294	3,345
Boyuibe - Fortin Villazón	1999	612	2,074	0	0	612	2,074
Boyuibe - Fortin Villazón	1998	867	782	0	0	867	782
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	2000	175	446	1,034	11,388	1,209	11,834
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1999	609	1,214	921	5,696	1,530	6,910
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AF	1998	291	296	158	2,112	449	2,408
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	2000	0	0	55	184	55	184
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1999	0	0	19	60	19	60
Bermejo (Bo) - Oran (Ar)	1998	0	0	20	33	20	33

BOLIVIA - PERU
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Perú		Perú - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Desaguadero (Bo -Pe)	2000	42453	146004	65567	121360	108020	267364
Desaguadero (Bo -Pe)	1999	51206	134604	63988	111431	115194	246035
Desaguadero (Bo -Pe)	1998	79928	199279	68715	119819	148643	319099
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	2000	13275	13574	11368	9303	24643	22877
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1999	13621	11508	10904	10899	24526	22407
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1998	23094	23578	8909	7062	32003	30639
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	2000	87	1303	638	578	725	1880
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	1999	743	4348	159	104	902	4452
Iquique (Ch) - Pisiga - B.Vista (Bo)	1998	124	1524	197	621	321	2145
Kasani - Yunguyo	2000	104	1454	12	4	116	1458
Kasani - Yunguyo	1999	743	5384	23	16	766	5400
Kasani - Yunguyo	1998	124	1524	96	73	220	1597

BOLIVIA - URUGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Uruguay		Uruguay - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Boyuibe-Yacuiba (Bo) - Pocitos (Ar	2000	560	797	7141	2161	7701	2958
Boyuibe-Yacuiba (Bo) - Pocitos (Ar	1999	369	808	2949	803	3318	1611
Boyuibe-Yacuiba (Bo) - Pocitos (Ar	1998	497	796	2486	612	2983	1407
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	2000	4240	18520			4240	18520
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1999			1039	268	1039	268
Corumbá (BR) - Pto Suarez (BO)	1998	601	2809	16	24	617	2833
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	2000					0	0
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	1999	8167	38625			8167	38625
Pto. Quijarro - Pto. Cocepción	1998	12846	58545			12846	58545

Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)	2000	560	797	7141	2161	7701	2958
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)	1999	369	808	2949	803	3318	1611
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR)	1998	497	796	2486	612	2983	1407

BOLIVIA - VENEZUELA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Bolivia - Venezuela		Venezuela - Bolivia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	2000	12980	17115	10862	27179	23842	44294
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1999	10044	15996	13653	33793	23697	49789
Tambo Quemado-Charaña (BO) - A	1998	9710	8942	15819	38491	25530	47433
Desaguadero (Bo -Pe)	2000	13774	56549	36	104	24637	83728
Desaguadero (Bo -Pe)	1999			190	360	190	360
Desaguadero (Bo -Pe)	1998			338	375	338	375

(*) Combinacion de carretero - otros modos

BRASIL - CHILE
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil - Chile		Chile - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Foz de Iguazu (BR) - Pto. Iguazú (	2000	20,185	7,920	48,410	47,921	68,595	55,841
Foz de Iguazu (BR) - Pto. Iguazú (	1999	17,547	9,430	53,788	48,271	71,336	60,702
Foz de Iguazu (BR) - Pto. Iguazú (	1998	39,736	16,008	84,945	83,512	124,681	99,520
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	2000	16,935	5,558	551	348	17,486	5,906
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	1999	5,169	1,037	717	822	5,886	1,858
Sao Borja (BR) - Sto. Tomé (AR)	1998	3,390	627	1,549	1,609	4,939	2,235
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libr	2000	621,778	360,350	199,186	126,391	820,964	496,697
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libr	1999	422,828	261,590	140,648	89,501	563,476	381,282
Uruguaiana (BR) - Paso de los Libr	1998	461,817	210,423	209,896	117,680	671,713	328,103
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	2000	560,063	317,753	210,925	148,461	770,988	474,678
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1999	378,713	231,249	165,880	117,805	544,594	377,266
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1998	429,201	192,999	251,932	172,381	681,133	365,380

BRASIL - PARAGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil Paraguay		Paraguay - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Es	2000	612,600	620,894	266,540	1,178,593	879,140	1,799,487
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Es	1999	539,055	567,209	196,356	820,740	735,411	1,387,949
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Es	1998	747,683	585,091	281,953	892,003	1,029,636	1,477,094
Guaira (BR) - Guaíra (PA)	2000	13,224	41,959	25,161	203,643	38,385	245,601
Guaira (BR) - Guaíra (PA)	1999	6,614	5,897	31,156	237,129	37,770	243,026
Guaira (BR) - Guaíra (PA)	1998	34,564	27,910	30,021	154,473	64,585	182,383
Ponta Porá (BR) - Pedro Caballero	2000	37,045	91,612	28,895	58,144	65,940	149,756
Ponta Porá (BR) - Pedro Caballero	1999	38,308	78,049	14,082	60,972	52,390	139,021
Ponta Porá (BR) - Pedro Caballero	1998	76,492	85,833	16,908	30,103	93,400	115,936

BRASIL - URUGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil - Uruguay		Uruguay - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Chui (BR) - Chuy (UR)	2000	341,194	315,371	255,360	256,003	596,555	571,373
Chui (BR) - Chuy (UR)	1999	344,910	315,033	265,451	261,521	610,361	576,554
Chui (BR) - Chuy (UR)	1998	416,306	334,057	416,960	327,412	833,266	661,468
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	2000	108,581	111,481	104,521	354,852	213,103	466,333
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	1999	101,106	100,766	125,576	277,042	226,682	377,809
Jaguarao (BR) - Rio Blanco (UR)	1998	116,017	77,757	187,566	283,712	303,583	361,469
Santana do Livramento (BR) - Rive	2000	69,755	91,310	49,641	107,051	119,395	198,361
Santana do Livramento (BR) - Rive	1999	60,254	67,903	58,435	125,197	118,689	193,100
Santana do Livramento (BR) - Rive	1998	88,916	84,507	123,984	153,831	212,901	238,338
Barra do Quarai (BR) - Bella Unión	2000	10,979	53,475	9,663	46,291	20,642	99,767
Barra do Quarai (BR) - Bella Unión	1999	15,242	62,669	14,592	54,958	29,834	117,627
Barra do Quarai (BR) - Bella Unión	1998	22,914	69,758	24,545	60,642	47,459	130,399

BRASIL - VENEZUELA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En Miles de dólares y Tn
Período 1998-2000

Sentido		Brasil - Venezuela		Venezuela - Brasil		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Boa Vista (BR) - Santa Elena (VE)	2000	39,782	27,045	5,436	44,711	45,217	71,756
Boa Vista (BR) - Santa Elena (VE)	1999	29,807	21,188	2,991	20,877	32,799	42,065
Boa Vista (BR) - Santa Elena (VE)	1998	35,715	12,899	7,462	49,868	43,177	62,767

CHILE - PARAGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En toneladas
Período 1998-2000

Sentido		CH - PA	PA - CH	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	2000	24,480	30,239	54,719
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1999	23,776	29,465	53,241
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1998	33,445	23,583	57,028
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	2000	26,058	32,189	58,247
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	1999	25,308	31,365	56,673
Clorinda (AR) - Pto. Falcon (PA)	1998	35,602	25,103	60,705

CHILE - PERU
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En miles de u$s y toneladas
Período 1998-2000

Sentido		Chile - Perú		Perú Chile		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Arica (CH) - La Concordia (PE)	2000	17,000	29,854	30,330	67,957	47,330	97,811
Arica (CH) - La Concordia (PE)	1999	13,000	22,724	11,852	37,276	24,852	60,000

Arica (CH) - La Concordia (PE)	1998	14,538	25,007	7,600	24,993	22,138	50,000

CHILE - URUGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En toneladas
Período 1996-2000

Sentido		CH - UR	UR - CH	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR	2000	28,837	27,609	56,446
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR	1999	29,267	20,214	49,481
Fray Bentos (UR) - Pto, Unzué (AR	1998	29,853	24,212	54,065
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	2000	26,837	31,785	58,622
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1999	27,237	23,271	50,508
C. Redentor Mdza. (AR) - Los Ande	1998	27,783	27,874	55,657

COLOMBIA - ECUADOR
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En miles de u$s y toneladas
Período 1998-2000

Sentido		Colombia - Ecuador		Ecuador - Colombia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Ipiales (CO) - Tulcan (EC)	2000	301,891	282,196	209,964	541,802	511,855	823,998
Ipiales (CO) - Tulcan (EC)	1999	197,600	197,200	207,300	384,000	404,900	581,200
Ipiales (CO) - Tulcan (EC)	1998	360,100	358,000	268,800	318,900	628,900	676,900

COLOMBIA - VENEZUELA
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En miles de u$s y toneladas
Período 1998-2000

Sentido		Colombia - Venzuela		Venezuela - Colombia		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
San Antonio (VE) - Cúcuta (CO)	2000		822250		412,750		1,265,000
Paraguachón (VE - CO)	2000		31445		178,187		209,632

ECUADOR - PERU
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En miles de u$s y toneladas
Período 1998-2000

Sentido		Ecuador - Perú		Perú - Ecuador		Ambos Sentidos	
Paso Fronterizo	Período	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.	miles de u$s	Tn.
Huaquillas (EC) - Aguas Verdes (PE	2000	8,623	18,865	21,816	39,756	30,439	58,621
Huaquillas (EC) - Aguas Verdes (PE	1999	13,100	22,500	14,200	31,300	27,300	53,800

PARAGUAY - URUGUAY
Comercio Bilateral por principales pasos fronterizos
En toneladas
Período 1996-2000

Sentido		PA - UR	UR - PA	Total
Paso Fronterizo	Período	Tn.	Tn.	Tn.
Salto (UR - Concordia (AR)	2000	30,856	42,313	73,169
Salto (UR - Concordia (AR)	1999	21,230	48,452	69,682
Salto (UR - Concordia (AR)	1998	20,227	33,770	53,997
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	2000	13,605	37,634	51,239
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	1999	14,199	34,545	48,744
Encarnación (PA) - Posadas (AR)	1998	20,212	28,017	48,229

Anexo IV – Inventario de Pasos de Frontera

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

SALVADOR MAZZA - YACUIBA 4
PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON 5
ORAN - BERMEJO 6
PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA 7
PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU 14
SANTO TOME – SAO BORJA 18
BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA 22
PASO INTERNACIONAL SAN JAVIER – PUERTO XAVIER 24
ANDRESITO – CAPANEMA 25
PASO INTERNACIONAL INTEGRACIÓN - PLANALTO 26
SANTO ANTONIO – SAN ANTONIO 26
PASO INTERNACIONAL PEPIRI GUAZU – SAO MIGUEL 27
PASO INTERNACIONAL EL SOBERBIO – PORTO SOBERBO 28
PASO INTERNACIONAL ALBA POSSE – PORTO MAUA 29
PASO INTERNACIONAL COLONIA AURORA - PRATOS 30
PASO INTERNACIONAL PUERTO BARRA BONITA – M. BIGUA 31
PANAMBI – VERACRUZ 31
ITAQUI – ALVEAR 32
SISTEMA CRISTO REDENTOR 33
MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL 36
CARDENAL ANTONIO SAMORE 37
PINO HACHADO 38
HUEMULES 39
JAMA 40
SICO 41
SOCOMPA 42
SAN FRANCISCO 43
PIRCAS NEGRAS 44
AGUA NEGRA 45
PORTILLO DE PIUQUENES 46
CAJON DEL MAIPO 47
VERGARA 48
PEHUENCHE O MAULE 49
PICHACHEN 50
COPAHUE 51
ICALMA 52
MAMUIL MALAL 53
CARIRRIÑE 54
HUA HUM 55
PEREZ ROSALES 56
RIO MANSO 57
RIO PUELO 58
RIO FUTALEUFU 58
RIO ENCUENTRO 59
LAS PAMPAS – LAGO VERDE 60
RIO FRIAS 61
PAMPA ALTA 62
COYHAIQUE 63
INGENIERO IBÁÑEZ - PALLAVICINI 64
RIO JEINEMENI – “CHILE CHICO” 65
ROBALLOS o RODOLFO 66
RIO MOSCO 67
RIO DON GUILLERMO 68

DOROTEA 69
LAURITA CASAS VIEJAS 70
SAN SEBASTIÁN 71
CLORINDA – PUERTO FALCÓN 72
POSADAS – ENCARNACIÓN 75
MISIÓN LA PAZ – POZO HONDO 77
LAMADRID – SAN LEONARDO 78
EL REMANSO – LA VERDE 79
ISLETA – PARAJE ROJAS SILVA 80
COLONIA GENERAL BELGRANO – GENERAL BRUQUEZ. 81
YACIRETÁ 82
PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS 82
CONCORDIA – SALTO 86
COLÓN – PAYSANDÚ 87
PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ 88
COBIJA - BRASILEIA 90
GUAYARAMERIN - GUAJARAMIRIN 91
SAN MATIAS – SAN RAMON 91
TAMBO QUEMADO 93
DESAGUADERO 96
CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU 103
PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA 108
GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA 109
CHUY - CHUI 110
RIO BRANCO - JAGUARAO 111
SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA 113
BELLA UNION – BARRA DO QUARAI 117
ACEGUA - ACEGUA 117
ARTIGAS - QUARAI 118
SANTA ELENA - PACARAIMA 119
CHACALLUTA 123
RUMICHACA 124
PUENTE SAN MIGUEL 125
SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA 127
PARAGUACHON 128
HUAQUILLAS – AGUAS VERDES 130
MACARA – LA TINA 135

Nombre del Paso	SALVADOR MAZZA - YACUIBA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Salta	Bolivia – Departamento de Tarija
Localidad fronteriza	Salvador Mazza (16.000 habitantes)	Yacuiba (15,000 habitantes)
Características de la localidad	Intensa actividad comercial fronteriza.	
Otras Localidades	Tartagal; Gral. Moscón	Tarija
Ubicación	Se encuentra ubicado al este de la Cordillera Central a 650 metros sobre el nivel del mar. 22° 10' 03" Latitud Sur – 65° 37' 25" de Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Serranía con vegetación subtropical, lluvias anuales de 200 mm. con temperaturas medias de 41° y 15° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 34. En este paso existe conexión ferroviaria	Ruta N° 9 En este paso existe conexión ferroviaria
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada. Estado bueno	Pavimento entre Villa Montes y Yacuiba. Estado Bueno Luego de Villa Montes, tramos de tierra, pavimento y ripio.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente	Migraciones
	Horario de atención 24 hs.	Horario: Ídem Argentina
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente. Horario Pasajeros: 24 hs. Cargas 07.00 a 21.00 hs. Y de 07.00 a 01.00 hs. para cargas peligrosas Controles Fitosanitarios Horario 8 a 16.00 hs. con habilitación extraordinaria fuera de horario	Aduana y servicios fitosanitarios en iguales horarios que en Argentina
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional S. Mazza	Destacamento Policial de Frontera
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros: 92; vehículos turistas 3100, Tránsito Vecinal Fronterizo: 4300, Camiones: 16700	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la principal vinculación, medida en toneladas transportadas, entre Argentina y Bolivia. En el año 2000 se canalizaron por este paso aproximadamente 315.000 toneladas por un valor de 207 millones de dólares. El sentido de los despachos, muestra la importancia de las exportaciones argentinas que totalizan el 89% del volumen transportado y el 83% de su valor. **Por este paso, asimismo, se registran algunos despachos de escasa significación entre Bolivia y Uruguay y Bolivia Paraguay, que se realizan en tránsito por Argentina**	
	El valor promedio de las exportaciones argentinas, oscila en torno a los 600 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 990 dólares. Los principales productos que se comercializan por este paso son los siguientes Sentido Bolivia – Argentina Combustibles minerales; aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; madera; carbón vegetal y manufacturas de madera; frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos); sal; azufre; tierras y piedras; yesos; cales y cementos; bebidas; líquidos alcohólicos y vinagre; minerales metalíferos; escorias y cenizas; preparaciones de hortalizas; frutos u otros frutos o demás partes de plantas; muebles; artículos de cama y similares; productos cerámicos; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo.	
	Sentido Argentina - Bolivia Combustibles minerales; aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; cereales; productos de la molinería; malta; almidón y fécula; insulina; gluten de trigo; manufacturas de fundición hierro o acero; sal; azufre; tierras y piedras; yesos; cales y cementos; grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal; productos diversos de las industrias químicas; plástico y sus manufacturas.	
Controles integrados	Los países han acordado a nivel de Cancillería la necesidad de adecuar la infraestructura existente e implementar a la brevedad controles integrados a las cargas y a los pasajeros. En forma no oficial las aduanas de ambos países intercambian información sobre los flujos comerciales	

Nombre del Paso	SALVADOR MAZZA - YACUIBA
Varios	Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera. Aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países, son frecuentes los denominados Tours de Compras que explican la gran cantidad de servicios de Ómnibus Argentinos que finalizan su trayecto en Salvador Mazza. **El paso presenta saturación por inadecuada infraestructura y ocupación por parte de comerciantes informales**
	A partir del año 2001 se comenzaron a prestar servicios de transporte de pasajeros regulares internacionales entre Bolivia y Argentina

Vista del paso Salvador Mazza – Yacuiba

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON	
	PUENTE INTERNACIONAL INGENIERO HORACIO GUZMAN	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Jujuy	Bolivia – Departamento de Potosí
Localidad fronteriza	La Quiaca (14.000 habitantes)	Villazón (28.000 habitantes)
Otras Localidades	Lib. Gral. San Martín	Tarija
Ubicación	22° 10' Latitud Sur – 65° 37' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	A 3.400 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso. Temperaturas promedio de 18° y 3° en verano e invierno, respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 9	Ruta Panamericana
Carpeta de rodado y estado	Consolidado y asfalto – Estado bueno	Empedrado consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional . Permanente. Horario 24 hs. para TVF y de 7 a 24 hs. para el resto	Migraciones. Ídem Argentina
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana . Permanente. Horario pasajeros, de 7 a 24 hs. Cargas, de 7 a 19 hs Controles fitosanitarios (SENASA) 8 a 16 hs. Habilitación extraordinaria.	Aduana – Ídem Argentina Controles Fitosanitarios (SENASAG) 7 a 19 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Pte. Internacional	Destacamento Policial de Frontera

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL LA QUIACA – VILLAZON PUENTE INTERNACIONAL INGENIERO HORACIO GUZMAN
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Transporte de pasajeros 15; Vehículos turismo 1.400; Tránsito Vecinal Fronterizo 30.000; Transporte de Carga: 8.500
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la segunda vinculación en importancia para el comercio bilateral de Bolivia y Argentina, con un 50% del movimiento que registra Salvador Mazza – Yacuiba. El movimiento de cargas registrado en el 2000, alcanzó a aproximadamente 168.000 toneladas y 30 millones de dólares. Más del 95% del tráfico tiene direccionalidad AR - BO.
Aspectos del comercio y el transporte carretero	El valor medio de la tonelada transportada en sentido AR – BO alcanza a los 175 dólares, mientras que en sentido contrario es de 690 dólares.
Varios	Los controles no se encuentran integrados. Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera, aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países

Vista del paso La Quiaca – Villazón

Nombre del Paso	ORAN - BERMEJO	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Salta	Bermejo – Dpto. De Tarija
Localidad fronteriza	Aguas Blancas – 1 Km.	Bermejo
Otras Localidades	Orán	Tarija - Yacuiba
Ubicación	22° 45’ Latitud Sur – 65° 20’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	A 1.200 metros sobre el nivel del mar, su relieve es de serranía subtropical, con temperaturas medias de 41 y 15° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 50	Ruta N° 1
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado bueno	Pavimento y ripio. Estado regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Todas las categorías. Horario 24 hs.	Migraciones – Similar horario que Argentina

Nombre del Paso	ORAN - BERMEJO	
Aduana	Dirección General de Aduana. Permanente. Horario pasajeros 24 hs. y Cargas de 07.00 a 19.00 hs	Aduana – Similar horario que Argentina
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Aguas Blancas	Destacamento Policial de Frontera
Volumen de tránsito anual	Vehículos de pasajeros, 23; Vehículos turistas 13.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 3.700; Cargas 1.600	
Importancia en el comercio bilateral y regional	El paso es el tercero en importancia en el comercio bilateral de Bolivia y Argentina. En el año 2000 se comercializaron por el mismo 32.000 toneladas por un valor de 9.7 millones de dólares. El sentido predominante de los envíos es AR – BO que totaliza el 90% de los despachos tanto en volumen como en valor.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de las exportaciones argentinas, oscila en torno a los 295 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 325 dólares. Estos valores son sustancialmente inferiores al los registrados en el comercio carretero total entre ambos países	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados.	
Varios	Las comunidades aledañas al paso tienen una importante dependencia económica de las actividades comerciales (legales e ilegales) que se desarrollan en torno a la frontera, aprovechando las diferencias de tipo de cambio existentes entre los países. Son frecuentes los denominados Tours de Compras que explican la gran cantidad de servicios de Ómnibus Argentinos que finalizan su trayecto en Aguas Blancas.	

Vista del paso Orán – Bermejo

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Paso de los Libres	Uruguayana

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
Características de la localidad	Ubicada a 409 Km. de la capital provincial (Corrientes), se trata de una zona apta para cultivos de arroz, hortalizas y frutales y hay ganado vacuno y lanar. Tiene un fluido comercio con la ciudad brasileña de Uruguayana. Una parte importante de actividad económica está vinculada al transporte de carga internacional carretero que se verifica en el Puente Población 48.000 habitantes.	Se encuentra a 634 Km. por carretera de la capital del estado, Porto Alegre, con la que también está conectada por vía férrea.. También enlaza por ferrocarril con Bagé, Santana do Livramento y con varias ciudades argentinas y uruguayas. Es un centro comercial importante, así como un destacado núcleo productor de arroz, que emplea una tecnología agrícola avanzada. Sobresalen las industrias del cuero, alimentarias, de carnes congeladas, y metalúrgicas. Población 125.000
Otras Localidades	Santo Tomé, Alvear	Itaquí, Sao Borja
Ubicación	Puente carretero y ferroviario sobre el río Uruguay, ubicado a 25° 8' de latitud Sur y 57° 1' de longitud oeste, une la población de Paso de los Libres (Argentina) con la de Uruguayana (Brasil). El Ferrocarril General Urquiza (Mesopotámico S.A.), de trocha internacional, accede al puente y llega a Uruguayana (Brasil), donde hay una estación de transferencia a la red de trocha métrica del Brasil.	
Aspectos geográficos	El relieve es llano y el clima subtropical con lluvias anuales promedio de 800 mm y temperaturas extremas de 45° y 2° en verano e invierno respectivamente.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas nacionales N° 14 y 117	BR 290 Y BR 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento. Estado bueno	Pavimento. Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente – Horario 24 horas.	Ministerio de Justicia – Policía Federal – Horario 24 horas
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Lunes a viernes de 7 a 9 hs (habilitación extraordinaria). Senasa: Lunes a viernes 8 a 16 hs. (habilitación extraordinaria) Salud: Lunes a viernes 8 a 16 hs. (habilitación extraordinaria). Transporte: Gendarmería . Nacional Horario 24 hs.	Receita Federal: Lunes a viernes de 7 a 19 hs. Sábados y feriados de 8 a 13 hs. MIC – DTA 24 hs. Selección parametrizada Sixcomex (sistema informático aduanero): Exportación cada 20 despachos; importación, 8 horarios diarios Controles fitosanitarios y de transporte: Lunes a viernes de 7 a 18.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional – Escuadrón 7 Paso de los Libres	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Vehículos turista 35.000; Tránsito Vecinal fronterizo 80.000; Ómnibus 7.500; camiones cargados 150.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es el primer paso en importancia en el comercio por carretera entre los países de Sudamérica y primera vinculación carretera en el comercio bilateral de Argentina – Brasil, que canaliza por este paso aproximadamente 2.4 millones de toneladas por un valor de 3.800 millones de dólares. El 62% de la carga, tanto en valor como en volumen, tiene direccionalidad BR – AR. Es asimismo, el paso más utilizado para el comercio bilateral Chile – Brasil en tránsito por Argentina, con aproximadamente 500.000 toneladas anuales. En este caso la direccionalidad de los volúmenes comerciados es más marcada, correspondiendo cerca del 74% a las exportaciones brasileñas. Uruguayana es el principal centro sudamericano en lo que hace a depósitos para el almacenaje de carga derivada del comercio internacional	

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada transportada en el sentido Brasil – Argentina, ascendió a u$s 1.556, mientras que en sentido contrario se ubicó en los u$s 1.130. Los principales productos comerciados por volumen fueron: carnes y despojos; papel y cartón; automóviles y motocicletas; manufacturas de hierro o acero; explosivos y productos de pirotecnia; productos químicos inorgánicos; manufacturas de minerales no metalíferos; muebles y sus partes; madera, leña y carbón vegetal; manufacturas de metales común; máquinas y aparatos eléctricos; manufacturas de corcho; café , té, cacao, especies; equipo mecánico de manipulación; productos químicos diversos; maquinaria generadora de energía; hilados y tejidos de fibras textiles; manufacturas de caucho; productos químicos orgánicos y metales no ferrosos; pulpa; manufacturas de corcho; productos químicos inorgánicos; minerales y fertilizantes en bruto; productos lácteos; manufacturas de hierro o acero; productos químicos orgánicos; manufacturas de caucho; aceites fijos de origen vegetal o animal; fibras textiles vegetales y sintéticas. El comercio con Chile muestra valores promedio de 1.825 u$s/ton y 1.495 u$s/ton para las exportaciones brasileñas y chilenas, respectivamente. Los principales productos comerciados por volumen fueron: papel y cartón; minerales y fertilizantes en bruto; explosivos y productos de pirotecnia; carnes y despojos; café , té, cacao, especies; manufacturas de hierro o acero; hilados y tejidos de fibras textiles; productos químicos orgánicos; azúcar y miel; productos químicos diversos; metales no ferrosos; vegetales y frutas; pescados; máquinas y aparatos eléctricos. El movimiento diario de camiones cargados y en lastre se ubica en el orden de los 650 vehículos. Es el paso que presenta mayor cantidad de quiebres de carga en frontera, aproximadamente 65%.	
Controles integrados	Las aduanas funcionan integradas para las importaciones brasileñas y en forma independiente para los flujos con sentido Brasil – Argentina. La posibilidad de integrar estos controles depende de una serie de obras de menor cuantía (monto estimado 800.000 pesos argentinos) que deben realizarse en el lado argentino para albergar a los funcionarios brasileños. En el caso del transporte de pasajeros, el control migratorio y de aduana se encuentra integrado y ubicado en el lado argentino del puente	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero argentino se encuentra localizado en el acceso al puente y recibe el nombre de Complejo Terminal de Cargas (COTECAR). En la actualidad es administrado por el Ministerio de Justicia – Secretaría de Seguridad Interior. Tiene una capacidad para albergar más de 600 camiones. La infraestructura, si bien amplia, no resulta funcionalmente adecuada. La infraestructura vial interna está muy deteriorada. El cerco perimetral se encuentra en muy malas condiciones, lo que atenta contra la seguridad de las mercaderías, vehículos y personas. No dispone de oficinas para los despachantes de aduana. Presenta una marcada carencia de servicios adecuados para los transportistas aunque recientemente se hicieron trabajos de refacción de los servicios sanitarios. Existe un solo portón de salida que no discrimina entre tránsitos, importaciones y lastre, lo que redunda en colas que muchas veces demandan más tiempo que la realización de los controles en si mismo. Si bien la capacidad de las playas es grande, el COTECAR no asigna una cochera determinada a los vehículos que ingresan, lo que genera desorden e ineficiencia.	Los primeros controles se realizan en un complejo de oficinas y pequeña playa denominado BR 290, ubicado a un costado del puente, desde donde los camiones que ingresan a Brasil siguen, con un tránsito aduanero simplificado, hasta la Estación Aduanera de Interior (EADI) ubicada a unos 3 km del puente o bien – en número muy pequeño – hacia su destino final en el interior del Brasil. La EADI es un predio fiscal concesionado al sector privado para su operación y mantenimiento. Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y una eficiente vinculación informática con la Receita Federal. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas y servicios apropiados. El predio, de casi 14 hectáreas, cuenta con capacidad para albergar a más de 600 camiones y con servicios adecuados para los transportistas. El sistema de control es ordenado y administrado computacionalmente asignando a cada vehículo que ingresa una cochera determinada asociada al sistema informático de control. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático del tiempo de permanencia de cada

Nombre del Paso	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	
		camión en la EADI. El recinto brinda condiciones adecuadas de seguridad para las mercaderías , vehículos y personas.
Varios	La utilización del MIC – DTA es muy reducida en Brasil; casi el 85% de las exportaciones se formalizan en la EADI y similar porcentaje de las importaciones se nacionalizan en la frontera. En Argentina la participación de los tránsitos es de aproximadamente el 90%. La mayoría de las exportaciones brasileñas egresan de la EADI pasadas las 16 horas, por lo que los controles en Argentina requieren, en muchos casos, de habilitaciones extraordinarias. Consecuencia de ello, el pago de habilitación extraordinaria es responsabilidad de las pautas operativas de los exportadores brasileños. Los tiempos medios para la liberación de las exportaciones de Brasil es de aproximadamente 3 horas. La mayoría de los despachos salen en el mismo día. **Las importaciones por su parte requieren en término medio de aproximadamente 8 horas. En Argentina, los tiempos medios son levemente inferiores aunque la operatoria es diferente por la importancia relativa de los tránsitos. Para las** importaciones una pérdida de tiempo importante es explicada por las dificultades en el portón de salida del COTECAR. Las actividades en la EADI de Uruguayana se interrumpen en el horario de 12 a 14 hs. El COTECAR cobra en concepto de peaje /estadía para todos los camiones que lo utilizan 10 pesos argentinos por vehículo cargado y 2 pesos argentinos a los camiones en lastre. A pesar de tratarse de un paso de frontera inserto entre dos ciudades de cierta importancia, esta condición no genera inconvenientes en la operación del transporte de carga	

Área de control de pasajeros – Cabecera argentina

Portón de salida recinto argentino

Área de control de importaciones – EADI Uruguayana

Sector de oficinas – EADI Uruguayana

Oficinas de la Aduana Argentina en la EADI – Uruguayana

Portón de salida EADI – Uruguayana

Instalaciones de control en BR 290

Playa de camiones BR 290

Nombre del Paso	**PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Puerto Iguazú - 1 Km.	Foz de Iguacu – 10 Km.
Características de la localidad	Puerto Iguazú, ciudad argentina, cabecera del Parque Nacional Iguazú y del departamento homónimo, situada en el norte de la provincia de Misiones. Se encuentra a 18 Km. del atractivo paraje, internacionalmente conocido, que constituyen las cataratas del Iguazú. Con una infraestructura apropiada, actúa como el eje del complejo turístico de la zona, función a la que se le añade la de puesto fronterizo, ya que está unida a la localidad brasileña de Foz do Iguazú a través del puente Tancredo Neves, que enlaza la Ruta Nacional Nº 12 con la BR-469. El tráfico turístico por este paso es muy intenso porque une, a la belleza paisajística, el atractivo de albergar tres fronteras internacionales, lo que origina un comercio muy activo. En sus alrededores hay aserraderos, plantaciones (yerba mate, té, tabaco y tung) y algunos establecimientos industriales y talleres. Población 35.000 habitantes.	Foz do Iguazú, ciudad situada en el extremo suroeste del estado de Paraná, en la región sur de Brasil. Se trata de un centro turístico y comercial con algunas peculiaridades. Está localizada en las márgenes de las cataratas del Iguazú, lo que la ha convertido en un centro turístico de atracción internacional. En el área se encuentra el Parque Nacional do Iguaçu, muy concurrido, que limita con otro del mismo nombre en el lado argentino. Su aeropuerto tiene capacidad para acoger aviones de gran porte y su infraestructura hotelera es una de las más eficientes del país. Es también un importante centro comercial, conectado por carretera con Ciudad del Este, principal ciudad comercial del otro país vecino, Paraguay. Finalmente, su última peculiaridad tiene que ver con la construcción de la central hidroeléctrica de Itaipú, obra monumental que asoció a Brasil y Paraguay en su construcción y que modificó fuertemente el paisaje y la estructura productiva de la región, al inundar enormes áreas para dar cabida al lago artificial de la presa, y acoger en la zona a una gran parte de los obreros que trabajan en su construcción. Por todo esto, Foz do Iguazú es un centro urbano con una débil

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
		relación con su área de influencia, a pesar de tener una población apropiada para ser una capital regional. Población 259.000 habitantes.
Otras Localidades	Puerto Bertone	Cascabel - Colonia San Joao
Ubicación	Ubicado a 42° 50´ 00” Latitud Sur – 71° 59´ 00 de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El relieve de la zona es mesetario, las principales actividades económicas de la zona son: la ganadería, la agricultura (donde se destaca el cultivo de la yerba mate, el té, el tabaco y el tung) y la explotación forestal; y en segundo lugar se encuentran el turismo. Presenta temperaturas extremas de hasta 42° en verano y –5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional 12	Ruta N° 277
Carpeta de rodado y estado	El camino es de asfalto con banquina compactada (ripio). La distancia al límite es de 1.000 metros. Estado bueno	Asfaltada .- Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente – Atención las 24 hs.	Ministerio de Justicia – Policía Federal. Atención las 24 hs.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario Cargas Lunes a Viernes de 07 a 19.00 Hs – Sábados, domingos y feriados de 07.00 a 13.00 Hs . Existe la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios mediante el pago de arancel. Pasajeros 24 hs. Controles fitosanitarios de lunes a viernes de 8 a 16 hs y Sábados de 8 a 13 hs. Se habilitan horarios extraordinarios pagos. Los controles de transporte (cargas y Pasajeros) son realizados por Gendarmería Nacional.	Ministério da Fazenda - Receita Federal Cargas Lunes a viernes de 07.00 a 19.00 Hs y Sábados, domingos y feriados de 07.00 a 13.00 Hs. En horarios extraordinarios sólo se permite el acceso al recinto aduanero. Pasajeros 24 hs. SAUDE: Lunes a Viernes de 8 a 18 hs. Y sábado de 8a 12 hs. Agricultura: Lunes a Viernes de 7 a 19 hs. Sábados de 7 a 13 hs. No se realizan controles de transporte Horarios de selección parametrizada Siscomex (sistema informático aduanero) Exportación: cada 20 minutos, de 7.20 a 17.40 hs. Importación: 08.00; 10.00; 13.45 y 17.45 Hs. Horario de para ingreso camiones con MIC DTA: Exportación: 24 Hs. Importación de 07.00 a 21 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional - Sec. Puente Internacional Iguazú	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Transporte de pasajeros: 22.000; Turistas 100.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 280.000; Transporte de carga: 64000 vehículos	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En función del volumen transportado es el quinto paso en importancia en las conexiones terrestres de Sud América. Asimismo, es la segunda vinculación en el comercio bilateral carretero entre Argentina Brasil y la segunda para los intercambios entre Brasil y Chile en tránsito por Argentina. El volumen anual de toneladas transportadas asciende a aproximadamente 1.000.000 de ton., de las cuales, más del 90% corresponden a los tráficos entre BR-AR. El comercio muestra una marcada direccionalidad del orden del 74% en sentido Argentina – Brasil y del 86% en el sentido Chile – Brasil	

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Argentina a Brasil en este paso, oscila en torne de los u$s 660, mientras que en sentido inverso alcanza a los u$s 730. Estas cifras resultan inferiores a los valores medios registrados en el comercio carretero total entre ambos países (u$s 1.100 y u$s 1500, respectivamente) en virtud de la importancia de los productos primarios que aquí se verifican. En el comercio Brasil - Chile, el valor medio de las exportaciones brasileñas alcanza a u$s 2.500 por tonelada, mientras que las chilenas oscilan en torno a los u$s 1.000 por tonelada. En este caso, los despachos brasileños se ubican por encima del valor medio de las exportaciones carreteras totales de este comercio (u$s 1.800 por ton.) y los chilenos por debajo (u$s 1.500 por ton.).	
Controles integrados	Hasta fines de 2001, los controles no se encontraban integrados a pesar de que en el lado argentino se estaban construyendo oficinas para los funcionarios brasileños. En la actualidad, de acuerdo a la información suministrada por GEIPOT, los controles se encuentran integrados de acuerdo al criterio País de entrada / País Sede, tanto para el transporte de cargas como para el de pasajeros.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero se encuentra localizado en el acceso al puente, presenta carencias significativas en materia de disponibilidad de espacio, equipamiento e infraestructura que generan colas e impiden diferenciar en su tratamiento a los vehículos de canales verdes o tránsitos El patio de verificación sólo permite albergar 8 camiones. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas rudimentarias en el recinto. Los vehículos que acceden provenientes de Brasil no disponen de una playa donde realizar la espera que demanda el ingreso al resguardo. Estacionan sobre ambas manos de la Ruta Nacional N° 12, donde no disponen de ningún servicio, hasta que logran ingresar en el recinto. Los camiones con destino a Brasil cuentan en las adyacencias del recinto con un lugar para el estacionamiento perteneciente a una estación de servicio aledaña. Si bien el lugar ofrece algún tipo de servicios mínimos, es sumamente precario. Los servicios de comunicaciones para que los transportistas son insuficientes. Existe un solo teléfono público.	Los controles aduaneros se realizan en la Estación Aduanera Interior de Foz de Iguazú (EADI – Foz de Iguazú) ubicada a aproximadamente 10 Km. del paso fronterizo. El trayecto desde y hacia el puente, los camiones lo realizan con un tránsito simplificado y los transportistas disponen de tiempos máximos para arribar a la EADI o al puente Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y eficiente vinculación informática con la Receita Federal Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados. El predio de la EADI cuenta con 135.000 m2 con una capacidad para albergar a 600 camiones y terminales para camiones frigoríficos en un número de 30. Dispone asimismo de 3.000 m2 de depósitos para carga general y de 530 m2 para carga refrigerada e instalaciones segregadas para las mercaderías peligrosas. A cada camión se le asigna una ubicación específica en la playa. La EADI cuenta con dos entradas destinadas a los flujos con origen en Argentina y otra para los flujos de transporte con Paraguay y para las exportaciones que se dirigen como destino final o en tránsito hacia la Argentina Los transportistas, además de los cargos por los diversos servicios que se prestan, abonan una tarifa de entre u$s 7 y u$s 9 en concepto de estadía y según el tipo de camión. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático de los tiempos que demora cada operación a su cargo, resultando los tiempos intermedios los requeridos por los controles.

Nombre del Paso	PUERTO IGUAZU – FOZ DE IGUAZU
Varios	En caso de no existir problemas con la documentación y en tanto los despachantes de aduana actúen con eficiencia, los tiempos que demoran los controles hasta la liberación del vehículo deberían situarse entre 4 y 6 horas en el caso argentino, y en el caso brasileño, de 3 a 5 horas para las exportaciones y 6 a 8 horas para las importaciones Los camiones de importación que ingresan al recinto brasileño luego de las 14 horas, difícilmente son liberados hasta el día siguiente debido a problemas derivados de la cancelación del ICMS (Impuesto a la circulación de mercaderías y servicios- IVA estadual) cuyo pago en algunos casos, no puede anticiparse hasta. la llegada del camión. Muchos transportistas arriban a la frontera en horarios en los que no resulta posible acceder a la liberación en el mismo día o bien son liberados en uno de los lados pero deben esperar hasta el día siguiente para la intervención del otro país. Son frecuentes los casos que hacen noche en el paso o sus inmediaciones para acceder a un buen lugar cuando comienza la atención.

Vista parcial del recinto aduanero argentino

Vista de los camiones que ingresan de Brasil estacionados sobre la Ruta al aguardo de ingresar al recinto argentino

Vista del Recinto aduanero Brasileño de Foz de Iguazú

Acceso al puente internacional – Cabecera Argentina Puerto Iguazú

Nombre del Paso	**SANTO TOME – SAO BORJA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Santo Tomé – 15.000 habitantes	Sao Borja – 65.000 habitantes
Otras Localidades	Paso de los Libres, Alvear	Uruguayana
Ubicación	Latitud 28° 36´- longitud 56. 29° 45´ latitud Sur - 57 ° 06´ Longitud oeste. Puente sobre el río Uruguay, que une las poblaciones de Santo Tomé, en Argentina, y São Borja, en Brasil. Este puente fue habilitado en 1997. Se trata de un puente carretero que forma parte de los proyectos estratégicos de integración de las redes de transporte del MERCOSUR; a su vez ayudará a la interconexión bioceánica entre los puertos atlánticos del Brasil - Río Grande y San Francisco do Sul - y el de Antofagasta en Chile, sobre el Pacífico. La obra consta de un acceso vial de la margen argentina, un centro de fronteras y patio	

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA	
	unificado de cargas, el puente internacional propiamente dicho y el acceso vial de la margen brasileña. Se prevén los espacios para construir, en el futuro, una interconexión ferroviaria. El puente en sí tiene una longitud de 1.403 metros y está apoyado en 34 pilotes dobles; la calzada es de 8,40 metros de ancho, con una capacidad de carga de 50 toneladas.	
Aspectos geográficos	Clima seco en invierno y caluroso y lluvioso en verano, presenta lluvias anuales de 1000 mm. con temperaturas extremas de 33° y 4° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 14	BR Nros. 289, 287 y 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento. Estado bueno	Pavimento. Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Horario 24 horas.	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente – Horario 9 a 19 hs.; MIC – DTA 24 horas. Habilitación extraordinaria. SENASA (organismo de control fitosanitario argentino), 8 a 16 hs. y habilitación extraordinaria	Receita Federal: Lunes a viernes de 7 a 19 hs. Sábados y feriados de 8 a 13 hs. MIC – DTA 24 hs. Controles fitosanitarios y de transporte: Lunes a viernes de 7 a 18.00 hs. Horario de parametrización Sixcomex: Exportaciones, automático, Importaciones, 08 hs.; 11 hs.; 14 hs., 16 hs. y 18 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional Argentina	
Volumen de tránsito anual	Vehículos turista: 36.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 65.000; Ómnibus 400, camiones 22.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la tercera vinculación carretera en el comercio bilateral de Argentina y Brasil. Por este paso se canalizaron, en el año 2000, intercambios por más de 750 millones de dólares y 300.000 toneladas. El sentido de los volúmenes transportados es bastante equilibrado, con leve supremacía de las exportaciones argentinas. Por este paso también se registra una porción del comercio bilateral de Brasil con Chile en tránsito por Argentina. La direccionalidad en este caso es casi excluyente en el sentido Brasil - Chile	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El precio promedio de la tonelada transportada, es el más elevado de los que se registran en el comercio bilateral entre estos países. Los despachos de Brasil a Argentina, promediaron los u$s 3.150 por tonelada, mientras que las argentinas se ubicaron en 1.750 u$s/ton. Los principales productos transportados son manufacturas de alto valor agregado, siendo también relevantes los despachos que requieren intervención fitosanitaria El valor promedio del comercio Brasil – Chile, por este paso presenta un valor promedio por tonelada transportada de aproximadamente u$s 3.000.	
Controles integrados	Los controles, tanto de cargas como pasajeros se encuentran integrados en un mismo espacio físico, aunque salvo en el caso de los controles fito – zoo sanitarios (donde los controles se realizan al unísono sobre una misma muestra), la integración se limita a la prestación del servicio en forma secuencial en un mismo ámbito.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Área de cargas consta de un patio carretero aduanero, totalmente cercado, con una superficie de 100.000 m2, de concreto de hormigón, y capacidad de estacionamiento para 450 camiones en forma simultánea en boxes numerados y ordenados según el tipo de carga. El patio carretero tiene las siguientes instalaciones: Garitas de ingreso al patio carretero; una del lado argentino y otra del lado brasileño, totalmente informatizadas Todo camión que ingresa al recinto se le toman dos o tres datos básicos del manifiesto, y el sistema automáticamente le determina el box dónde debe estacionar, ubicándolos por tipo de carga: MIC/DTA, refrigerada, carga general o peligrosa. En este último caso, la playa de estacionamiento para estos camiones esta totalmente aislada del resto y cuenta además con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames. Un edificio de administración, de aproximadamente 1.200 m2 dónde se ubican los organismos de ambos países que intervienen en los trámites de liberación. Estos	

Nombre del Paso	SANTO TOME – SAO BORJA
	organismos están ordenados también secuencialmente. Edificio de comedor para camioneros. Edificio de sanitarios para camioneros. dividido en sanitarios para damas y para caballeros. Con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería. Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia. Edificio de laboratorios fito-zoosanitarios. En esta área se encuentran instalados SENASA argentino, Ministerio de Agricultura Brasileño, EMATER, Departamento de Salud y Laboratorio de MERCOVIA SA, para análisis de papa. Balanza para pesaje de camiones. Edificio de inspección física, de 4000 m2 de superficie, con boxes para estacionamiento para ocho camiones en forma simultánea, con oficinas de Aduana Argentina, Receita Federal Brasileña y de MERCOVIA S.A.. Dos depósitos para mercaderías retenidas y en trámite, de 800 m2 cada uno, y sobre jurisdicción de cada una de las Aduanas. Edificio para fumigación, totalmente aislado de la playa general. Fuera del patio carretero aduanero, pero ubicados exactamente en su ingreso, hay dos edificios destinados a los operadores de comercio exterior, uno del lado argentino y otro del lado brasileño. Cada uno cuenta con 14 oficinas, con la totalidad de los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas argentinas y brasileñas, Sistema Informático María (sistema informático aduanero argentino), Siscomex y el sistema informático MERCOVIA. Sistema informático: el Centro de Frontera cuenta con una estructura informática, disponible vía Internet, de última generación, lo que posibilita optimizar los procesos, tanto como para proporcionar a todas las entidades instaladas, las condiciones necesarias para acompañar desde su propio escritorio, paso a paso, todas las etapas del trámite aduanero. La estructura física está complementada con una red de fibra óptica que interconecta todos los puntos del complejo, e inclusive brinda puntos de acceso a las Empresas que aquí se instalan**.**
Varios	Tiempos medios para la liberación de los vehículos: El tiempo medio que demanda la liberación de los vehículos que arriban con la documentación en regla es de aproximadamente de 5 a 6 horas, siendo para los MIC – DTA de alrededor de 2 a 3 horas. Infraestructura para tránsito liviano: turismo, ómnibus y tránsito vecinal fronterizo. Consta de un área de control integrado aduanero migratorio, con dos vías, una para el tránsito en sentido Argentina hacia Brasil y otra para el tránsito de Brasil hacia Argentina. Cada una de estas vías tiene tres carriles, proyectados para tránsito vecinal, tránsito internacional y la tercera para ómnibus. Los controles aduaneros migratorios están duplicados, es decir, que cada una de las vías tiene sus propios funcionarios. Las instalaciones para atender al tránsito liviano están ordenadas secuencialmente, es decir que el usuario efectúa en primer lugar el trámite migratorio del país saliente, aduana del país saliente y luego migraciones y aduana del país entrante. Estas instalaciones cuentan con sanitarios en cantidad suficiente, para damas y caballeros; aire acondicionado central en todas las instalaciones.; casas de cambio (una argentina y otra brasileña, con atención las 24 horas del día); oficina de informaciones, con datos de utilidad para el turista, teléfono, fax, Internet, posibilidad de realizar averiguaciones que van desde estado de las rutas, peajes en Brasil, reglamento de tránsito, hasta reservas de hoteles, etc.

Vista General del Complejo

Playa de estacionamiento de camiones

Sanitarios para los transportistas

Nombre del Paso	**BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Santa Catarina
Localidad fronteriza	Bernardo de Irigoyen (4.500 habitantes)	Dionisio Cerqueira – 5 Km. (14.000 hab.)
Otras Localidades	El Dorado	Francisco Beltrao
Ubicación	25° 47’ 15” Latitud Sur – 52° 02’ 23” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Formaciones orográficas serranas. Clima subtropical con lluvias anuales promedio de 2.500 mm. y temperaturas extremas de 37 y 3° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 14 y Ruta N° 17	BR 470 y BR 163 y acceso por ruta secundaria
Carpeta de rodado y estado	Asfalto entoscado – Estado Regular Circular con precaución en Ruta Provincial N° 17, por fluido tránsito de transporte de carga, bancos de niebla repentina en horas matutinas y nocturnas, curvas pronunciadas, ruta sin señalización, banquinas en desnivel. Tramo Pozo Azul - Piray, pozos en la calzada	Asfaltado. Estado Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Todas alas categorías. Horario para pasajeros 24 hs.	Policía Federal

Nombre del Paso	BERNARDO DE IRIGOYEN – DIONISIO CERQUEIRA	
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana – Permanente – Horario pasajeros 24 hs. Camiones 09 a 19 hs. Controles fitosanitarios – Lunes a Viernes de 08 a 16 hs. Sábados 08 a 12 hs.	Receita Federal – Ídem Argentina Controles fitosanitarios – Horario, de 08 a 18 hs.
Seguridad	Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen	Policía Militar
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros 850; vehículos turista 48.000; Tránsito Vecinal Fronterizo 85.000; Vehículos de carga 12.600.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del cuarto paso de frontera terrestre en el comercio bilateral entre Argentina y Brasil, de acuerdo al volumen transportado. En el año 2000 se comerciaron aproximadamente 244.000 toneladas por un valor de 165 millones de dólares.	
	Del volumen total transportado el 39% corresponde a exportaciones brasileñas a la Argentina. Esta direccionalidad se atenúa considerando el valor de los envíos al totalizar las exportaciones brasileñas un 47% del total intercambiado	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada de exportación brasileña alcanza a aproximadamente u$s 800, mientras que en el caso de las argentinas este guarismo es de u$s 591. Estos valores, notoriamente inferiores a los del comercio bilateral total, denotan la importancia de productos primarios dentro de la composición de bienes que se intercambian por este paso.	
	Esta participación se manifiesta en el hecho de que es uno de los pasos de frontera habilitados por SENASA (Organismo de Control Fitosanitario Argentino) para el intercambio de productos animales y vegetales, con fuerte presencia en las importaciones argentinas terrestres en estos rubros.	
Controles integrados	Se ha construido un edificio de control integrado del lado brasileño a 300 metros del paso en un complejo de 1,5 hectáreas. Hoy están funcionando en ambos lados sendos resguardos aduaneros con playa de camiones en Argentina y playa fiscal brasileña a 3 Km. del paso. Para acceder desde la Ruta Nacional N° 14 se ha construido un desvío para evitar el paso de camiones por la ciudad.	

Vista del paso lado argentino

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL SAN JAVIER – PUERTO XAVIER	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	San Javier (8.000 hab.). El departamento de San Javier es el primer productor provincial de caña de azúcar; además, se cultiva yerba mate, té, mandioca y tabaco.	Puerto Xavier (11.190 hab.)
Otras	Santo Tomé ; Posadas 132 Km.	Santa Ángela – Sao Borja
Ubicación	27° 53' Latitud Sur – 55° 08' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Travesía en balsa o "ferry" sobre el Río Uruguay	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas Nacional N° 14 y Provincial N° 4	BR 392
Carpeta de rodado y estado	Asfalto. Estado Bueno	Asfaltada en buen estado entre Cerro Largo y Santa Ángela; entre Cerro Largo e Itaquí en obra de pavimentación
Controles Migratorios	Prefectura Naval Argentina	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario 08 a 18 hs. Controles fitosanitarios de 8 a 16 hs.	Receita Federal y Organismos de control Fitosanitario: lunes a Viernes ve 08 a 18 hs. Selección Parametrizada Sixcomex. Exportación: 9.30; 10.30; 11.30; 14.00; 15.00; 16.00 y 17.00 Hs. Importación: 8.30; 14.30 y 17.00 Hs
Seguridad	Prefectura Naval Argentina	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	La cantidad de camiones cargados que circulan por el paso oscila en torno de las 6.200 unidades, a las que, por la direccionalidad de las cargas, es dable asignarle una importante cantidad de vehículos en lastre.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata, en función del volumen transportado, de un paso de menor importancia en el comercio bilateral carretero entre Brasil y Argentina. En el año 2000 se comerciaron aproximadamente 75.000 toneladas por un valor de 31 millones de dólares. Debe señalarse que en los años previos el tonelaje transportado resultó notablemente superior ubicándose en las 165.000 y 235.000 toneladas en 1999 y 1998 respectivamente Del volumen total transportado, el 66% corresponde a las exportaciones argentinas, mientras que en valores la relación de invierte participando las exportaciones brasileñas con el 71% El valor medio de la tonelada transportada en sentido Brasil – Argentina oscila en los 900 dólares, mientras que los despachos de argentina sólo alcanzan a 180 dólares	
Varios	Horario de Balsa: lunes a viernes de 8 a 12 hs. y de 14 a 18 hs. Sábados de 9 a 11 y de 15 a17 hs	
	Existe interés de las autoridades locales en construir una vinculación carretera. A tal efecto se han elaborado anteproyectos de Pliegos para el llamado a licitación y explotación de la obra, cuyo monto se estima en 34.6 millones de dólares. El proyecto contempla un diseño tradicional de puente vigado, utilizando vigas pretensadas de aproximadamente 40 m de longitud, estimándose para el mismo una longitud total de 840 m. y las construcciones administrativas pertinentes. Se prevé la posibilidad de aportes de ambos países para contribuir al financiamiento de la obra. El aporte privado se compensaría con el resultado de la explotación. La cercanía del paso con Santo Tomé – Sao Borja, torna dificultoso el interés privado en las condiciones de demanda existentes	

Nombre del Paso	**ANDRESITO – CAPANEMA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Andresito	Capanema (18.000 Hab.)
Ubicación	Ubicado a 80 Kms. Del paso Puerto Iguazú Iguazú – Foz de Iguazú . Latidud Sur 25° 38' - Longitud Oeste 53° 51'	
Aspectos geográficos	El relieve es de sierra misionera y su clima subtropical. Presenta temperaturas extremas de 41° y –5° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta 14 y acceso provincial	BR 163 y acceso secundario
Carpeta de rodado y estado	Tierra y asfalto. Resta pavimentar un tramo de aproximadamente 35 Kms. En ambos lados. Estado bueno	Tierra y asfalto. Resta pavimentar un tramo de aproximadamente 35 Kms. En ambos lados. Estado bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente Horario días hábiles de 7 a 11 hs. Y de 13 a 17 hs. Sábados y domingos de 7 a 11 hs.	Policía Federal
Aduana	Dirección General de Aduanas – Permanente.	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen	
Volumen de tránsito anual	Tránsito vecinal fronterizo 12000; Turistas 600, Transporte de cargas y pasajeros 0	
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados	

Andresito – Capanema

Nombre del Paso	**PASO INTERNACIONAL INTEGRACIÓN - PLANALTO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Almirante Brown	Departamento Planalto
Otras Localidades		
Ubicación	25° 46´ 30” Latitud Sur – 53° 51´ 30” de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 370 metros sobre el nivel del mar, su relieve es de planicie ondulada con clima subtropical	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 24	BR 163 y acceso secundario
Carpeta de rodado y estado	Tierra – Estado Regular	Asfalto y Tierra – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional Argentina – Permanente – Sólo categoría Tránsito Vecinal Fronterizo. Horario 7 a 19 hs.	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Gendarmería Nacional Habilitado sólo para TVF.	No habilitado para cargas
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Tránsito Vecinal Fronterizo y escaso turismo	

Nombre del Paso	**SANTO ANTONIO – SAN ANTONIO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	San Antonio	Santo Antonio (17870 habitantes)
Ubicación	26° 03´ 30” Latitud Sur – 53° 44´ 00” de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 508 metros sobre el nivel del mar, su relieve es de planicie ondulada con clima subtropical	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 101	BR 163
Carpeta de rodado y estado	Entoscado – Estado Bueno	Juj12Asfaltado – Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional Argentina – Permanente – Todas las categorías . Horario 24 hs..	Policía Federal

Nombre del Paso	SANTO ANTONIO – SAN ANTONIO	
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Gendarmería Nacional – Permanente – Todas las categorías. Horario 24 hs.	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen – Sección San Antonio	Empresa Privada

San Antonio – San Antonio

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL PEPIRI GUAZU – SAO MIGUEL	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Santa Catarina
Localidad fronteriza	San Pedro – 58 Km.	Sao Miguel 30 Km. (25.500 hab)
Ubicación	26° 36´ 30” Latitud Sur – 53° 56´ 00” de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 370 metros sobre el nivel del mar, su relieve es de planicie ondulada con clima subtropical. Temperaturas extremas de 40° y 5°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 22	BR 470 y BR 163 y acceso por ruta secundaria
Carpeta de rodado y estado	Tierra – Estado Regular	BR 470 y BR 163 Asfaltado en buen Estado. Acceso tierra – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional Argentina – Permanente – TVF . Horario 24 hs..	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Gendarmería Nacional – Permanente – Horario 24 hs. Sólo pasajeros	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen – Sección San Pedro	Policía Militar

Pepirí Guazu – Sao Miguel

Nombre del Paso	**PASO INTERNACIONAL EL SOBERBIO – PORTO SOBERBO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	El Soberbio – 400 metros.	Porto Soberbo - 400 metros
Ubicación	27° 18´ 30” Latitud Sur – 54° 13´ 00” de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Travesía en Balsa o “ferry” . Ubicado a 147 metros sobre el nivel del mar, su relieve es rocoso con clima subtropical. Temperaturas extremas de 38° y 3°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 212	
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado Bueno	Tierra consolidada – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional Argentina – Permanente – Todas las categorías Horario: 7.30 a 11.30 y 13.30 a 17.30 hs.	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana. Permanente – Horario 8 a 11.30 y 13.30 a 17.30 .	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 9 Oberá	Policía Militar 7° Batallón
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Tránsito vecinal fronterizo 1300; Turistas 1100, Transporte de cargas y pasajeros 0 Horario de Balsa: Lunes a Viernes de 8 a 12 y de 14 a 18 hs	

El Soberbio – Porto Soberbo

Nombre del Paso	**PASO INTERNACIONAL ALBA POSSE – PORTO MAUA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Estado de Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Alba Posse – 250 metros. (650 Hab)	Puerto Mahuá – 200 metros (3000 Hab)
Ubicación	Travesía en balsa o "ferry" situada a 33° 10´ 30" Latitud Sur – 50° 58´ 00" de longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 135 metros sobre el nivel del mar, su relieve es irregular con clima subtropical. Temperaturas extremas de 35° y 2°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 103	BR (RS) 344
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado Bueno	Asfaltada – Estado Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional Argentina – Permanente – Todas las categorías Horario: 8.00 a 11.30 y 14.00 a 17.30 hs.	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduana. Permanente – Horario 8 a 11.30 y 13.30 a 17.30 .	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón 9 Oberá	Policía Militar
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Tránsito vecinal fronterizo 5200; Turistas 9000, Transporte de cargas y pasajeros 0 Horario de Balsa: Lunes a Viernes de 8 a 11,30 y de 14,30 a 17,30 hs Sábados Domingos y feriados de 8,30 a 10 y de 15,30 a 17 hs	

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL ALBA POSSE – PORTO MAUA
Varios	Existe interés de las autoridades locales en construir una vinculación carretera. A tal efecto se han elaborado anteproyectos de Pliegos para el llamado a licitación y explotación de la obra, cuyo monto se estima en 36 millones de dólares. El proyecto contempla un diseño tradicional de puente vigado, utilizando vigas pretensadas de aproximadamente 40 m de longitud, estimándose para el mismo una longitud total de 1.040 m. Y las construcciones administrativas pertinentes. Se prevé la posibilidad de aportes de ambos países para contribuir al financiamiento de la obra. El aporte privado se compensaría con el resultado de la explotación. La cercanía del paso con Santo Tomé – Sao Borja, torna dificultoso el interés privado en las condiciones de demanda existentes

Alba Posse – Puerto Mauá

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL COLONIA AURORA - PRATOS	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil
Localidad fronteriza	Colonia Aurora – 5 Kms.	Pratos – 4 Kms.
Aspectos geográficos	Travesía fluvial. Ubicado a 200 metros sobre el nivel del mar, presenta relieve irregular y clima subtropical con temperaturas extremas de 33° y 3 °	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 2	BR 472 y acceso secundario
Carpeta de rodado y estado	Tierra consolidada – Estado Malo	Consolidado y Tierra consolidada – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Categoría TVF. Horario 7.30 a 11.30 hs. Y 13.30 a 17.30. hs.	Policía Federal

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL COLONIA AURORA - PRATOS	
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Gendarmería Nacional	S/d
Seguridad	Escuadrón N° 9 – Oberá	

Colonia Aurora - Pratos

Nombre del Paso	PASO INTERNACIONAL PUERTO BARRA BONITA – M. BIGUA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil -
Localidad fronteriza	Oberá – 39 Km.	Santa Rosa – 60 Km.
Ubicación	27° 36’ latitud Sur – 54° 50’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Travesía en Balsa o ferry. A 100 metros sobre el nivel del mar, su relieve es irregular y presenta temperaturas extremas de 38 y 0°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 103	BR 472 y acceso secundario
Carpeta de rodado y estado	Tierra consolidada – Estado Malo	Asfalto, consolidado y Tierra consolidada – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional, únicamente para TVF- Horario 7.30 a 11.30 hs. Y 13.30 a 17.30. hs.	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Gendarmería Nacional – Sólo TVF	
Seguridad	Escuadrón N° 9 - Oberá	

Nombre del Paso	PANAMBI – VERACRUZ

Nombre del Paso	PANAMBI – VERACRUZ	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Brasil – Rio Grande do Sul
Localidad fronteriza	Panambí – 150 metros.	Puerto Veracruz – 150 metros (2400 Hab.)
Ubicación	33° 27' Latitud Sur – 60° 58' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Travesía en balsa o "ferry" . A 100 metros sobre el nivel del mar. Clima subtropical con estación seca y temperaturas extremas de 38 y 0°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 5	BR 472 y acceso secundario
Carpeta de rodado y estado	Asfaltado – Estado Bueno	Asfaltado, consolidado – Estado Regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Todas las categorías. Horario todos los días 7.30 a 11.30 y 13.30 a 17.30	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Pasajeros y TVF. Horario 7.30 a 11.30 y 13.30 a 17.30	Receita Federal
Seguridad	Gendarmería Nacional – Escuadrón N° 9 Oberá	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos turistas 600; TVF 2700, Cargas y pasajeros 0 Horario de Balsa: Lunes a Viernes de 7,30 a 11 y de 13,30 a 17 hs	

Panambi – Veracruz – Instalaciones Argentinas

Nombre del Paso	ITAQUI – ALVEAR	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Alvear (7500 hab.)	Itaquí (35.000 hab.)
Otras localidades	Santo Tomé – Paso de los Libres	Uruguaiana – Sao Borja
Ubicación	Travesía Fluvial en balsa o Ferry sobre el Río Uruguay en el paraje Paso de las Piedras	

Nombre del Paso	**ITAQUI – ALVEAR**	
	29° 06' Latitud Sur – 56° 33' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El paisaje dominante es de tipo sabana	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 14	BR 472.
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado Bueno	Asfaltada desde Sao Borja hasta Uruguayana – Barra do Quarai. Estado Bueno
Controles Migratorios	Prefectura Nacional	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas y Organismos Fitosanitarios. Lunes a Viernes de 8 a 18.00 hs. Y sábados de 14 a 18	Receita Federal y Organismos Fitosanitarios : Horario de lunes a viernes de 8 a 18 hs. Y sábados de 14 a 18 hs. Horario de recepción de despachos de Importación: Lunes a Viernes de 8 a 12 hs. Y sábados de 14 a 18.hs. Horario de Parametrización Siscomex Importación: 8.30 y 14.30 hs.
Seguridad	Prefectura Naval Argentina	
Volumen de tránsito anual	**El tránsito de camiones por esta vinculación oscila en los 4000 camiones anuales.**	
Importancia en el comercio binacional y regional carretero	**Se trata, en función del volumen transportado, de un paso de menor importancia en el comercio bilateral carretero entre Brasil y Argentina. En el año 2000 se comerciaron aproximadamente 78.000 toneladas por un valor de 11 millones de u$s.. Debe señalarse que en los años previos el tonelaje transportado resultó notablemente superior ubicándose en las 144.000 y 160.000 toneladas en 1999 y 1998 respectivamente** **En este paso no existen despachos de exportación Brasileñas** **Del volumen total transportado el 100% corresponde a exportaciones argentinas, particularmente Arroz. Paso autorizado por SENASA para el intercambio de productos de origen animal y vegetal** **El valor medio de la tonelada transportada es el más bajo en el comercio bilateral entre estos países alcanzando a aproximadamente 140 dólares.**	
Varios	**Horario de Balsa: 8.30 a 18.30** **Existe interés de las autoridades locales en construir una vinculación carretera. A tal efecto se han elaborado anteproyectos de Pliegos para el llamado a licitación y explotación de la obra, cuyo monto se estima en aproximadamente 35 millones de dólares. El anteproyecto proyecto contempla un diseño tradicional de puente vigado, utilizando vigas pretensadas de aproximadamente 40 m de longitud y las construcciones administrativas pertinentes. Se prevé la posibilidad de aportes de ambos países para contribuir al financiamiento de la obra. El aporte privado se compensaría con el resultado de la explotación.** **La cercanía del paso con Paso de Los Libres – Uruguayana y Santo Tomé – Sao Borja, torna dificultoso el interés privado en las condiciones de demanda existentes**	

Nombre del	**SISTEMA CRISTO REDENTOR**

Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile – V Región; provincia de Los Andes, comuna de Los Andes.
Localidad fronteriza	Las Cuevas – 2 Km.	Los Andes – 65 Km.
Otras Localidades	Uspallata – 66 Km.; Potrerillos 154 Km. ; Mendoza	Santiago 158 Km. – Valparaíso 212 Km.
Ubicación	32° 49' 22 " Latitud Sur – 70° 04' 59" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	**Ubicado a 3175 metros sobre el nivel del mar, une las localidades de Las Cuevas (AR) y Los Andes (CH). La característica del relieve es de alta montaña. Clima semiárido con precipitaciones níveas y vientos en época invernal. Las temperaturas extremos oscilan entre 20° en verano a - 25° en invierno.**	
Temporalidad	Se cierra parcialmente en invierno por las nevadas, se abre regularmente con maquinarias	
Vías de acceso principales	RN° 7; RN° 40 y Rutas provinciales N° 82 y 29	Ruta Internacional CH N° 60
Carpeta de rodado y estado	**Se accede a través de 181 Km. sobre la ruta 7, desde empalme RN° 40. El camino es asfaltado y tiene un ancho de 6.70 mts. En la mayor parte de su recorrido. Posee señalización plana y vertical en todo el recorrido, aunque deteriorado por la acción de las maquinarias**	**Pavimentada hasta el paso. Estado Bueno**
Controles Migratorios	**Permanente . Horario entre el 15/12 y el 15/3 24 hs.; del 16/03 al 14/12 de 7.00 a 20.30 hs.**	**Policía Internacional – Ídem aduana**
Aduana	**Dirección General de Aduana – Permanente – Delegación Mendoza. Oficinas en Punta de Vacas (36 Km.) y Los Horcones, atención 24 horas en verano.**	**Aduana Los Andes – Complejo Los Libertadores. Horario 24 hs. En verano y de 6.00 a 22.30 en invierno**
Seguridad	**Gendarmería Nacional Escuadrón N° 27 Punta de Vacas**	**Carabineros - Subcomisaría los Libertadores -**
Volumen de tránsito anual	**Año 2000** **Vehículos de pasajeros 15.716; vehículos de carga 161.100; vehículos particulares 97.600**	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del segundo paso en importancia; medida en toneladas, entre las vinculaciones terrestres de los países de Sud América. En el año 2000 se comerciaron por este paso más de 2.200.000 toneladas. Es la vinculación más utilizada para el comercio bilateral entre AR y CH. En el año 2000 se comerciaron 1.600.000 ton. de las cuales el 73% correspondieron a envíos argentinos a Chile.	
	Asimismo, es el paso chileno mas demandado en las vinculaciones CH – BR: 475.000 ton con pesos preponderante de las exportaciones brasileras (69%), CH – PA: 57.000 ton y CH – UR: 56.000 ton., ambos con direccionalidad pareja. Estos tráficos se materializan en tránsito por Argentina.	
	Argentina – Chile: El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Argentina es de u$s 437 para las exportaciones argentinas y u$s 1.043 para las originadas en Chile. En el corredor que incluye este paso se verifica un 23% de trasbordos y un 42% de vehículos en lastre en consonancia con la marcada direccionalidad de los tráficos. Los principales productos del intercambio argentino – chileno, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: Manufacturas de metales, papel y cartón, vegetales y frutas, pulpa, madera, leña y carbón vegetal, manufactura. de minerales no metalíferos, bebidas, metales no ferrosos, manufacturas de hierro o acero, productos derivados del petróleo, otros artículos manufacturados, explosivos y productos de pirotecnia, pescados, manufacturas de corcho, minerales y fertilizantes en bruto, margarinas y prep. comestibles, mineral de hierro y metales preciosos, azúcar y miel, gas natural y artificial, cereales, aceites fijos de origen vegetal o animal, carnes y despojos, productos químicos diversos	

Nombre del Paso	SISTEMA CRISTO REDENTOR
	Brasil – Chile; El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Brasil es de u$s 1.828 para las exportaciones brasileñas y u$s 1.495 para las originadas en Chile. En el corredor que incluye este paso se verifica un 40 % de vehículos en lastre en consonancia con la marcada direccionalidad de los tráficos. Los principales productos del intercambio Brasil – Chile medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son:
	Vegetales y frutas, productos químicos orgánicos, productos químicos diversos, productos en bruto, vegetal y animal, productos de condensación y resinas, pescados, papel y cartón, otros artículos manufacturados, minerales y fertilizantes en bruto, metales no ferrosos, máquinas y aparatos eléctricos, manufacturas de hierro o acero, manufactura de minerales no-metalíferos, hilados y tejidos de fibras textiles, explosivos y productos de pirotecnia, carnes y despojos, café , té, cacao, especies, bebidas, azúcar y miel
	Paraguay – Chile: el valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Paraguay es de u$s 1.282 para las exportaciones paraguayas y u$s 1.311 para las originadas en Chile. no se informan porcentajes de trasbordo y lastre. Los principales productos del intercambio Paraguay: – Chile, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: carnes y despojos, fibras textiles vegetales y sintético, aceites de origen animal y vegetal. prendas y accesorios de vestir, hilados y tejidos de fibras textil., manufacturas de corcho margarinas y prep. comestibles, papel y cartón, bebidas, cereales, vegetales y frutas, aceites esenciales y productos perfumería.
	Uruguay – Chile: El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Uruguay es de u$s 543 para las exportaciones Uruguayas y u$s 795 para las originadas en Chile. No se informan porcentajes de trasbordos y lastre. Los principales productos del intercambio Brasil – Chile, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: carnes y despojos, vegetales y frutas, pulpa, papel y cartón, manufacturas de hierro o acero, cereales, productos lácteos, explosivos y productos de pirotecnia
Controles integrados	Desde el 1° de septiembre de 2002 funciona el sistema de control integrado de frontera entre Chile y Argentina en el paso Sistema Cristo Redentor. Dicho sistema persigue la agilización y facilitación de los trámites fronterizos para las personas, vehículos particulares y buses que transitan entre ambos países. Posteriormente, el sistema se hará extensivo a otros pasos fronterizos priorizados por ambos países. Merced a esta modalidad de control, los usuarios que viajan hacia Argentina desde Chile son controlados en el complejo argentino de Horcones por funcionarios de Chile, primero, y por funcionarios de Argentina, después. Asimismo, para quienes viajen hacia Chile desde Argentina, el control se verificará en el complejo chileno Los Libertadores, siguiéndose el proceso inverso. De este modo, en una sola detención, el usuario es controlado en su salida de Chile y entrada a Argentina, y viceversa. Horario de atención: a partir del 15 de septiembre y hasta fines de abril de 2003, el sistema regirá durante 24 horas. Hasta el 14 de septiembre el horario se extiende entre las 07:00 hrs. Y las 20:30 hrs**.**
Varios	Según la opinión de los transportistas, se trata de uno de los pasos de frontera donde con mayor eficiencia se llevan a cabo las tareas de control y fiscalización. Los tiempos medios para la liberación de un vehículo, con la documentación en regla oscilan en 2 horas en el lado chileno y 6 horas en el argentino.
	Debido a las condiciones climáticas, el paso queda interrumpido por varios días en la temporada invernal. En virtud de ello se ha estudiado la alternativa para construir un túnel, en altitud próxima a los dos mil metros sobre el nivel del mar, para la travesía de la Cordillera de los Andes.

Vista parcial complejo Los Horcones - Argentina

Nombre del Paso	**MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XII Región, Provincia de Magallanes comuna de San Gregorio
Localidad fronteriza	Río Gallegos – 63 Km.	Punta Arenas – 196 Km.
Otras Localidades		Gobernador Phillipi - 142 Km.
Ubicación	52° 09' 50" latitud sur – 68° 30' 58" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 150 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas. Clima árido frío patagónico. Temperaturas medias de 18° en verano y - 10° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 3	Ruta CH 255
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada 15 Km., luego ripio en buen estado	Pavimento desde Punta Arenas a Gobernador Phillipi; pavimento de Gobernador Phillipi a Kamperaike; pavimento de ½ pista de Kamperaike a San Gregorio; pavimento de San Gregorio a Kimiri Aike; pavimento de ½ pista de Kimiri Aike a Bif. Posesión; Pavimento de Bif. Posesión al Límite.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	D. G. Aduanas - Ídem Migraciones	Aduana de Punta Arena – Monte Aymond . Horario 08.00 a 22.00 hs.
Seguridad	Sección Monte Aymond – G.N.	Tenencia Monte Aymond Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000: Vehículos de pasajeros: 1.300 Vehículos de carga 14.000, Vehículos particulares: 38.000	
Varios	Paso de relativa importancia para el transporte de cargas bilateral. El volumen anual transportado asciende a más de 200.000 toneladas con marcada direccionalidad AR – CH. Utilizado mayoritariamente para desplazamientos Argentina – Argentina en tránsito por Chile.	

Nombre del Paso	MONTE AYMOND - INTEGRACIÓN AUSTRAL
	Cruce del estrecho de Magallanes: Duración aproxima, 30 minutos. Horarios: entre las 08.30 a las 22.15 hs. Un servicio cada hora y media. Distancia de costa a costa: 4.650 metros (2,5 millas náuticas) Capacidad de carga: Conforme publicidad empresa prestataria chilena, la capacidad varía de acuerdo a la orden de llegada con siguiente detalle: Setenta (70) automóviles ó doce (12) equipos o unidades tractoras combinados con dieciséis (16) automóviles. Empresa prestataria: "Transbordadora Austral Broom S.A.." Chile Costos: Automóviles: pesos Chilenos: $ 9.000; Camiones: pesos Chilenos: $ 3.600 por tonelada.

Nombre del Paso	CARDENAL ANTONIO SAMORE	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquén	Chile – X Región, Provincia de Osorno, Comuna de Puyehue
Localidad fronteriza	Villa La Angostura – 53 Km.	Entre lagos – 70 Km.
Otras Localidades	Bariloche	Puerto Montt 220 Km. – Osorno – 117 Km.
Ubicación	49° 29’ 07” latitud sur – 70° 25’ 91” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1300 metros sobre el nivel del mar, une las ciudades de Bariloche (AR) y Osorno (CH). La característica del relieve es montañosa con abundante flora andino – patagónica.. Presenta temperaturas extremas de 30° en verano y – 16° en invierno. Las precipitaciones anuales alcanzan a los 2500 mm.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas 231 y 237	Camino Internacional CH 215
Carpeta de rodado y estado	Pavimentado, presenta un tramo de 33 Km. En construcción. Estado: Bueno	Desde ruta 5, camino asfaltado de 117 Km.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Categorías: Todas. Horario Invierno (MAY-OCT) 09.00 a 20.00, Verano 08.00 a 21.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Bariloche. Permanente. Categorías: Todas. Horario: Ídem Migraciones	Aduana Osorno – Avanzada Cardenal Samoré Horario de Invierno 08-00 a 19.00; Verano 08.00 a 21.00 hs.
Seguridad	Escuadrón 34 – Grupo Alférez Pedrozo	Cría. 3ra. De Osorno - Tenencia Pajaritos de Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros:2.800, Vehículos de carga 7.700, Vehículos particulares 38.200	
Misceláneas	A pesar de la distancia, el paso es alternativa cuando se cierra el complejo Cristo Redentor. La carga transportada anualmente por este paso oscila en torno a las 140.000 toneladas. Las principales actividades de la zona son la ganadería y el turismo. En el lado argentino se encuentran los complejos turísticos Bariloche y Villa la Angostura	

Vista del paso Cardenal Samoré

Nombre del Paso	**PINO HACHADO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquen	Chile – IX Región, Provincia de Malleco, comuna de Lonquimay
Localidad fronteriza	Las Lajas – 60 Km.	Curacautín – 125 Km.
Otras Localidades	Zapala – 105 Km.; Neuquen	Concepción – 392 Km.; Victoria 183 Km.; Lonquimay 63 Km. Paraje Liucura 27 Km., Temuco
Ubicación	38° 39’ 42” Latitud Sur – 70° 54’ 05” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1884 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso, temperaturas promedio de 25° en verano y – 15° en invierno	
Temporalidad	Se cierra en invierno (junio a agosto)	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 22	Ruta internacional R 89
Carpeta de rodado y estado	Pavimentado en buen estado y pavimento en construcción (9 Km.)	Consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente Categorías: Todas. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Resguardo Pino Hachado – Permanente. Categorías: Régimen General de equipajes y cargas. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Aduana Talcahuano – Complejo Liucura. Horario 08.00 a 20.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Pino Hachado	Policía Internacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros:1.000, Vehículos de carga 3.100, Vehículos particulares 14.200	
Varios	La carga anual que circula por este paso (59.000 ton.) tiene una marcada direccionalidad en el sentido AR – CH. Este paso es considerado alternativa (aunque no la principal) ante el cierre del sistema Cristo Redentor..	

Pino Hachado vista parcial lado Argentino

Nombre del Paso	**HUEMULES**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – XI Región, Provincia y Comuna de Coyhaique
Localidad fronteriza	Lago Blanco – 33 Km.	Coyhaique – 54 Km.
Otras Localidades	Río Mayo – 150 Km.	Balmaceda – 5 Km.
Ubicación	45° 54’ 54” latitud sur – 71° 38’ 39” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 650 metros sobre el nivel del mar, relieve arenoso y pedregoso con temperaturas medias de 15° en verano y – 5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 26	Ruta Internacional CH 245
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de ripio	Ripio en buen estado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 20.00 hs	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Comodoro Rivadavia. Permanente. Horario de 08.00 a 20.00 hs	Aduana Coyhaique – Paso Coyhaique. Horario 08.00 a 20.00 horas
Seguridad	Sección Hito 50 – GNA	Tenencia Balmaceda - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 100, Vehículos de carga 1.610, Vehículos particulares 5.700	

Instalaciones Argentinas en Huemules

Nombre del Paso	**JAMA**	
Países que vincula	**Argentina** - Provincia de Jujuy	**Chile** - II Región, provincia El Loa, comuna de San Pedro de Atacama
Localidad fronteriza	Susques (156 Km.)	San Pedro de Atacama (157 Km.)
Otras localidades	San Salvador de Jujuy - Yala - León - Volcán - Tumbaya - Purmamarca (65 Km.)- Susques , Jama	Antofagasta (466 Km.; Calama 260 Km.); Tocopilla; Iquique
Ubicación	23° 15´ 00” Latitud Sur – 67° 04´ 20” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4.192 metros sobre el nivel del mar. Su relieve es montañoso con laderas escarpadas y lomos pronunciados y de suelo generalmente rocoso, arenoso y pedregoso. Las temperaturas promedios oscilan entre 18° en verano a - 20° en invierno	
Temporalidad	Habilitación permanente	
Vías de acceso principales	RN Nº 9, 52 y Ex RP Nº 16 hasta Jama	Ruta Internacional CH 27
Carpeta de rodado y estado	RN Nº 9: Pavimentada; RN Nº 52: Pavimentada hasta el Km. 5,3 y enripiada hasta el empalme RN Nº 40; Ex RP Nº 16: Pavimentado el 80% hasta Susques y enripiado hasta el límite con Chile. Estado actual: Bueno, con precaución por tramos en construcción (ex. RP Nº 16, tramo: empalme. RN40-Susques)	Ruta Internacional CH 27; Desde LIF hasta 90 Km. se encuentra asfaltado, queda un tramo de 93 Km. de camino consolidado de tierra para ser asfaltado.
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones - Permanente. Horario 08.00 a 16.00 hs.	Policía Internacional - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduanas - Permanente en la ciudad de Susques. Horario 07.00 a 24.00.horas.	Aduana Antofagasta - Avanzada San Pedro de Atacama. Horario 08.00 a 23.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional - Grupo Jama	Carabineros Atacama
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 156; Vehículos de carga 2817, Vehículos particulares 2239	

Paso de Jama

Nombre del Paso	**SICO**	
Países que vincula	**Argentina** – Provincia de Salta	**Chile** - II Región, provincia El Loa, comuna de San Pedro de Atacama
Localidad fronteriza	Catúa (25 Km.)	San Pedro de Atacama (194 Km.)
Otras localidades	Olacapato (83 Km.) - San Antonio de los Cobres (140 Km.)	Socaire (118 Km.) - Tocanao - San Pedro de Atacama
Ubicación	23° 50´ 50" Latitud Sur – 67° 17´ 11" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4.080 metros sobre el nivel del mar. Se encuentra a 25 Km. al Suroeste de la localidad de Catua Provincia de Jujuy y a 194 Km. de la localidad de San Pedro de Atacama. El relieve es árido y montañoso. Las temperaturas promedios oscilan entre 18° en verano a - 25° en invierno	
Temporalidad	Habilitación permanente, sujeto a condiciones climáticas en épocas invernales	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 51.	Ruta Internacional CH 23
Carpeta de rodado y estado	RN Nº 51 Consolidado natural en muy buen estado	Ruta Internacional CH 23; Ripio consolidado desde el salar de Atacama al paso fronterizo.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional - Permanente. Horario las 24 horas.	Policía Internacional - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduanas - Permanente en el paso y en horario de oficina en la ciudad de San Antonio de los Cobres.	Aduana Antofagasta - Avanzada San Pedro de Atacama. Horario 08.00 a 23.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional - Grupo Sico	Carabineros Avanzada Lago Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 89, Vehículos de carga 3788, Vehículos particulares 8969	

Paso de Sico – Lado Argentino

Nombre del Paso	**SOCOMPA**	
Países que vincula	**Argentina** - Provincia de Salta	**Chile** - II Región, Provincia y Comuna de Antofagasta
Localidad fronteriza	Tolar Grande (140 Km.)	Pan de Azúcar (55 KM.)
Otras localidades	Olacapato (83 Km.) - San Antonio de los Cobres (140 Km.)	Monturaqui (35 Km.), Augusta Victoria (181 Km.), Antofagasta (270 Km.)
Ubicación	24° 25´ 30” Latitud Sur – 68° 20´ 30” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3.870 metros sobre el nivel del mar. El relieve es montañoso con laderas escarpadas y lomos pronunciados y suaves, de suelo generalmente suelto, rocoso, arenoso y pedregoso. Las temperaturas promedios oscilan entre 12° en verano a - 25° en invierno	
Temporalidad	Habilitación permanente, sujeto a condiciones climáticas en épocas invernales	
Vías de acceso principales	Ruta provincial 163 (S). Ramal C 14 FC. G. Belgrano	Ferrocarril Red Norte (desde Augusta Victoria) y camino de tierra paralelo al FC.
Carpeta de rodado y estado	Ruta provincial 163 (S), 140 kms de la localidad Tolar Grande. Ramal C-14 FF CC GB S.A. 200 kms Tolar Grande. Consolidado natural en buen estado	Trocha FC. 1 m. Camino de tierra desde Pan de Azúcar a Límite Internacional. Ripio consolidado de La Escondida a Ruta 5.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional - Permanente. Horario las 24 horas.	Policía Internacional - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduanas – Permanente	Aduana Antofagasta - Avanzada Socompa. Horario 08.00 a 20.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Socompa	Carabineros – Reten Socompa

Paso Socompa

Nombre del Paso	**SAN FRANCISCO**	
Países que vincula	**Argentina** - Provincia de Catamarca	**Chile** - III Región, provincia y comuna de Copiapó
Localidad fronteriza	Fiambala - 208 Km.	Diego de Almagro 274 Km..
Otras Localidades	Tinogasta – 258 Km.	Charañal 323 Km. ; Copiapó 285 Km.
Ubicación	26° 52´ 35" Latitud Sur – 68° 18´ 37" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4.726 metros sobre el nivel del mar. El relieve es desértico y de alta montaña. Las temperaturas promedios oscilan entre 15° en verano a - 25° en invierno	
Temporalidad	Habilitación permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 60 , 258 Km. LIF - Tinogasta..	Ruta Internacional 31 , 285 Km. LIF - Copiapó.
Carpeta de rodado y estado	Fiambalá - Paso Internacional: asfaltado en su totalidad, debidamente señalizado y con amplias	Compactado agua-arena-sal, desde el paso internacional a Maricunga (95 Km.)
Controles Migratorios	Puesto de Control "CORTADERAS": realiza control de Migraciones (Gendarmería Naciona), Aduana y Senasa; se encuentra emplazado en el Emprendimiento Complejo Turístico Cortaderas, sobre Ruta Nacioal 60, distante 100 kms del límite internacional y a 180 kms de la ciudad de Fiambalá.. Horario de atención: 0700/1900 Hs	Policía Internacional - Permanente
Aduana	DGA (Delegación Tinogasta) - Permanente - Horario de atención: 0700/1900 Hs	Aduana Charañal – Complejo San Francisco Horario 09.00 a 19.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Patrulla Fija "La Gruta", cumple actividades de apoyo al viajero y control de ingreso y egreso de personas y vehículos	Carabineros – Reten Reten Car Laguna Verde
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 39, Vehículos de carga 143, Vehículos particulares 643	

Paso San Francisco – Acceso Argentina

Nombre del Paso	**PIRCAS NEGRAS**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de La Rioja	Chile – III Región, provincia de Copiapó, comuna de Tierra Amarilla
Localidad fronteriza	Vinchina – 185 Km.	Copiapó – 175 Km.
Otras Localidades	Villa Unión – 227 km.	Nantoco – 151 Km. ; Caldera 250 Km.
Ubicación	28° 04' Latitud Sur – 69° 18' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4150 metros sobre el nivel de mar – Relieve montañoso. Las temperaturas promedios oscilan entre 29° en verano a - 0° en invierno	
Temporalidad	Habilitado recientemente – Actualmente cerrado	
Vías de acceso principales	Rutas nacionales N° 76 y 40 hasta Chilecito. Ruta Provincial N° 26.	Rutas 31 CH; C-35; s/r
Carpeta de rodado y estado	Pavimentado, enripiado hasta Las Charitas y huella sin traza definitiva hasta el limite internacional. Estado: Bueno en los tramos pavimentados, regular en el ripio..	Tierra
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional - Permanente. Horario las 24 horas.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de aduanas. Permanente	
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Vinchina	Carabineros

Pircas Negras

Nombre del Paso	**AGUA NEGRA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de San Juan	Chile – IV Región, provincia de Elqui, comuna de Vicuña
Localidad fronteriza	Las Flores – 160 Km.	Vicuña – 174 Km.
Otras Localidades	Rodeo – Jachal	La Serena – 230 Km.; Coquimbo 241 Km.
Ubicación	30° 17' 06 " Latitud Sur – 69° 49' 30" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3050 metros sobre el nivel del mar, su relieve es montañoso. Las temperaturas promedios oscilan entre 15° en verano a - 2° en invierno	
Temporalidad	Paso habilitado desde Diciembre de 2001, con restricciones para camiones con remolque y semi remolque	
Vías de acceso principales	Ruta Internacional N° 150, RN° 40 y RP N° 412	Ruta Internacional CH-41
Carpeta de rodado y estado	Hasta Guardia Vieja asfaltado, desde allí hasta límite internacional (66 Km.) ripio consolidado. Pavimento en buen estado, ripio regular	106 Km. De pavimento desde La Serena a Guanta; desde allí hasta el límite ripio consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – permanente. Horario 08.00 a 18.00 hs.	Policía Internacional. Horario 08.00 a 23.00 hs.
Aduana	Dirección General de Aduana (Delegación San Juan) . Permanente. Horario 08.00 a 18.00 hs.	Aduana de Coquimbo – Complejo Aduanero Junta del Toro. Horario de 08.00 a 23.00
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo Guardia Vieja	Tenencia Junta del Toro
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0, Vehículos de carga 567, Vehículos particulares 933	

Paso Agua Negra – Acceso Argentina

Nombre del Paso	**PORTILLO DE PIUQUENES**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile – V Región
Localidad fronteriza	Manzano Histórico – 53 Km., Tunuyan	San Gabriel – 31 km.
Ubicación	33° 38' 01" de Latitud Sur - 69° 52' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 40945 metros sobre el nivel del mar, su relieve es montañoso. Las precipitaciones níveas alcanzan a 1800 mm. anuales	
Temporalidad	Habilitado desde 01/11 al 30/04	
Vías de acceso principales	Rutas provinciales 92 y 94, camino mejorado de ripio y senda natural hasta el límite.	Desde San José de Maipo a paraje El Yeso, pasando por San Gabriel
Carpeta de rodado y estado	Ruta 92 asfaltada hasta Manzano Histórico (55 Km.), ripio mejorado hasta Portillo Argentino (19 Km.) y senda natural (34 Km.)	Ripio consolidado y senda natural desde paraje El Yeso hasta Limite fronterizo
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional	Carabineros
Aduana	Dirección General de Aduanas de la Ciudad de Mendoza	
Seguridad	Grupo. A. Portinari	Carabineros - Avanzada El Yeso

Portillo de piuquenes – Instalaciones Argentinas

Nombre del Paso	**CAJON DEL MAIPO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile - V Región
Localidad fronteriza	Pareditas – 108 Km.	San Gabriel – 31 Km.
Ubicación	34° 14' 17" Latitud Sur – 69° 48' 13" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3433 metros sobre el nivel del mar. Relieve montañoso, clima templado a frio y húmedo. Las precipitaciones níveas alcanzan a 2100 mm. Anuales. Las temperaturas extremas varían entre 20° a –20°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 40 vieja y Ruta Provincial 98	Desde San José de Maipo pasando por San Gabriel y Cruz de Piedra
Carpeta de rodado y estado	Ruta Nacional 40 y Provincial 98 camino mejorado de ripio (108 Km.)	Camino mejorado de ripio 68 Km.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional, Horario 08.00 a 18.00. Categorías: Operarios de gasoducto	Carabineros
Aduana	Gendarmería Nacional. Horario 08.00 a 18.00 hs. Categoría Operario de gasoducto y TA.	S/d
Seguridad	Grupo laguna Diamante (en temporada estival)	Avanzada Cruz de Piedra (en temporada estival)

Paso Cajón del Maipo – Acceso lado argentino

Nombre del Paso	**VERGARA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile – VII Región del Maule, Provincia de Curicó, Comuna de Romeral
Localidad fronteriza	Las Loicas – 110 km.	Los Queñes – 46 Km
Otras Localidades		Curicó 99 Km.
Ubicación	35° 12’ 05” Latitud Sur – 70° 32’ 00” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 2730 metros sobre el nivel del mar. Zona árida y rocosa con temperaturas extremas de 17° a –10°	
Temporalidad	S/d	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 226	Ruta Internacional J 55
Carpeta de rodado y estado	Pedregosa	Pedregosa
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Temporario. Todas las categorías. Horario 08.00 a 18.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Gendarmería Nacional. Temporario. Categoría TA. Horario 08.00 a 18.00 hs.	Aduana de Talcahuano – Avanzada Los Queñes. Horario de salida de Chile 08.00 a 18.00, horario de entrada 08.00 a 21.00.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo El Azufre	Carabineros – Avanzada Pichoante

Paso Vergara

Nombre del Paso	**PEHUENCHE O MAULE**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Mendoza	Chile – VII Región, Provincia de Talca, comuna de San Clemente
Localidad fronteriza	Las loicas – 40 Km.	San Clemente 150 Km.
Otras Localidades	Malargue 148 Km., Bardas Blancas – 66Km.	Talca – 166 Km.
Ubicación	39° 59' 15" latitud sur – 74° 24' 50" longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 2250 metros sobre el nivel del mar. El terreno es pedregoso con escasa vegetación. Presenta temperaturas promedio que oscilan entre 20/25° en verano y –5/-10° en invierno.	
Temporalidad	Se corta la circulación en invierno	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 40 y ruta provincial 224.	Ruta Internacional CH 115.
Carpeta de rodado y estado	Pavimento desde Malargue hasta empalme ruta 224 (66 Km.) y enripiado en buen estado hasta el límite (82 Km.). Presenta pendientes de 5.1%	Pavimento desde empalme Panamericana (Talca), hasta Puente amarillo. Puente Amarillo hasta el paso carpeta de ripio y tierra
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional . Permanente. Categoría TA. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación San Rafael. Permanente . Todas las categorías. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Aduana de Talcahuano – Avanzada El Maule. Horario de salida de Chile 08.00 a 18.00, horario de entrada 08.00 a 21.00.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Potí Malal	Carabineros – Sag. Laguna El Maule
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 12, Vehículos de carga 173, Vehículos particulares 472	
Misceláneas	Este paso es considerado alternativa (aunque no la principal) ante el cierre del sistema Cristo Redentor. Este pasaje puede ser otra eventual alternativa a la construcción de un túnel de baja altura	

Paso Pehuenche o Maule

Nombre del Paso	**PICHACHEN**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquen	Chile – VIII Región, provincia de Bio Bio, Comuna de Santa Bárbara
Localidad fronteriza	El Chollar – 77 Km.	Antuco – 89 Km.
Otras Localidades		Los Ángeles 150 Km.
Ubicación	37° 27’ 16” Latitud Sur – 71° 08’ 10” de Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1200 metros sobre el nivel del mar, su relieve es montañoso y presenta temperaturas promedio de 27° en verano y –7° en invierno	
Temporalidad	Se cierra en invierno	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 6 “Camino del Gendarme Argentino”	Ruta Q 45 desde Los Angeles – Panamericana Sur hasta Laguna Laja
Carpeta de rodado y estado	Tierra consolidada	76 Km. De asfalto desde Panamericana a Central El Abanico, 42 Km. De ripio desde El Abanico hasta Los Barros y 30 KM. De camino de tierra y huella
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente – Categorías Todas. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente. Categoría: Con equipaje acompañado. Horario 08.00 a 21.00 hs.	Aduana de Talcahuano – Avanzada Los Barros. Horario de salida de Chile 08.00 a 18.00, horario de entrada a Chile 08.00 a 19.30 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo Moncol	Carabineros -
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0, Vehículos de carga 72, Vehículos particulares 397	

Paso Pichachen – Lado Argentino

Nombre del Paso	**COPAHUE**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Nuequén	Chile, VIII Región, Provincia de Bio Bio, Comuna de Santa Bárbara
Localidad fronteriza	Villa Turística Copahue - 2 Km.	Ralco – 70 Km.
Otras Localidades		Santa Bárbara 120 Km. y Trapa – Trapa 25 Km.
Ubicación	39° 49’ 32” de latitud sur y 71° 07’ 56” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1930 metros sobre el nivel del mar, relieve montaños con temperaturas promedio de 25° en verano y –15° en invierno	
Temporalidad	Se interrumpe en invierno	
Vías de acceso principales	Senda montañosa de 2 Km.	Camino secundario Ralco - Copahue
Carpeta de rodado y estado	Consolidado	Ripio hasta Ralco, tierra hasta el paso, con tramos con trazado de huella
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Temporario . Todas las categorías y subcategorías. Horario 08.00 a 18.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Gendarmería Nacional . Temporario. Categoría: Régimen general de equipaje. Horario 08.00 a 18.00	Aduana de Talcahuano
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Copahue	Carabineros – Avanzada Trapa - Trapa

Paso Copahue – Instalaciones Argentinas

Nombre del Paso	**ICALMA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquén	Chile – IX Región, Provincia de Malleco, comuna de Lonquimay
Localidad fronteriza	Alumine – 64 Km.	Melipeuco – 58 Km.
Otras Localidades	Zapala	Temuco – 150 Km. ; Cunco - 90 KM.
Ubicación	38° 51’ 55” latitud Sur – 71° 12’ 36” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1152 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con temperaturas promedio de 22° en verano y – 5° en invierno.	
Temporalidad	Cierres eventuales en invierno	
Vías de acceso principales	Rutas provinciales 13 y 23	Ruta S 61
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado y piedra volcánica en buen estado.	Pavimentado desde Temuco hasta 71 Km. Del límite. Luego Ripio consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Categorías: Todas. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas. Delegación Neuquen. Categorías: Turista. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Aduana Talcahuano – Avanzada Icalma – Horario 08.00 a 20.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Icalma	Reten Icalma – Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 1, Vehículos de carga 0, Vehículos particulares 2800	

Paso de Icalma

Nombre del Paso	**MAMUIL MALAL**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquén	Chile – IX Región, Provincia de Cautín, comuna de Cararrehue
Localidad fronteriza	Junín de los Andes – 63 Km.	Pucón 61-KM
Otras Localidades	San Martín de los Andes	Freire – 138 Km.; Villarrica 86 - Km.; Cararrehue – 35 Km.
Ubicación	39° 47' 17" latitud sur – 71° 40' 51" longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1227 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con temperaturas promedio de 24° en verano y – 10° en invierno	
Temporalidad	Cierres eventuales en invierno	
Vías de acceso principales	Ruta provincial 60	Camino Internacional CH 119
Carpeta de rodado y estado	Consolidado en buen estado	Consolidado en buen estado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Todas las categorías. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduana. Permanente. Todas las categorías. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Aduana Talcahuano – Avanzada Puesco. Horario 08.00 a 20.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo Tromen	Carabineros – Tenencia Puesco
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 430, Vehículos de carga 16, Vehículos particulares 8200	

Paso Mumuil Malal – Lado Argentino

Nombre del Paso	**CARIRRIÑE**	
Países que vincula	Argentina- Provincia de Neuquen	Chile – X Región, Provincia de Valdivia, comuna de Panguipulli
Localidad fronteriza	Junín de los Andes - 63 Km.	Coñaripe 53 Km.
Otras Localidades	San Martin de Los Andes, Zapala	Liquiñe – 22 Km.; Panguipulli – 73 Km.
Ubicación	39° 49' 17" latitud sur – 71° 40' 51" longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 1176 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con temperaturas promedio de 25° en verano y – 10° en invierno.	
Temporalidad	Abierto de noviembre a mayo	
Vías de acceso principales	Ruta provincial 62	Ruta Internacional CH 201
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado en buen estado	Tierra y ripio en buen estado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional . Permanente. Todas las categorías excepto Tránsito Vecinal Fronterizo. Horario 08.00 a 20.00 hs	Policía Internacional
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente. Todas las categorías excepto cargas. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Aduana de Puerto Montt – Avanzada Paso Carirriñe . Horario las 24 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo Carirriñe	Carabineros – Tenencia Liquiñe Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0, Vehículos de carga 0, Vehículos particulares 790	

Paso Carirriñe - Argentina

Nombre del Paso	**HUA HUM**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Neuquén	Chile – Provincia de Valdivia, comuna de Panguipulli
Localidad fronteriza	San Martín de los Andes – 43 Km.	Panguipulli 87 Km.
Otras Localidades		Valdivia – 204 Km.; Lanco – 136; Niebla – 224 Km.
Ubicación	40° 05' 58" latitud sur – 71° 40' 20" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 659 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con temperaturas promedio de 25° en verano y – 7 en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 48	Camino Internacional CH 203
Carpeta de rodado y estado	Consolidado	Pavimento de Lanco a Panguipulli, ripio de Panguipulli a Puerto Fuy; 30 Km. De balseo del lago Pirehueico
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional . Permanente. Todas las categorías. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Policía Internacioal
Aduana	Dirección General de aduanas. Permanente. Todas las categorías. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Aduana Puerto Montt – Avanzada Huahum . Horario 08.00 a 19.00 hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Hua Hum.	Carabineros – Tenencia Pirihueico Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 74, Vehículos de carga 4, Vehículos particulares 1450	

Paso Hua Hum, - Argentina

Nombre del Paso	**PEREZ ROSALES**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Río Negro	Chile – X Región, Provincia de Llanquihue, comuna de Puerto Varas
Localidad fronteriza	San Carlos de Bariloche – 58 Km.	Ensenada – 70 KM..
Otras Localidades		Puerto Montt – 137 Km.; Puerto Varas – 120 KM.; Peulla – 30 Km.
Ubicación		
Aspectos geográficos	Ubicado a 1300 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con temperaturas promedio de 25° en verano y – 5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 237	Camino Internacional CH 225
Carpeta de rodado y estado	Ripio en buen estado	Pavimento 53 Km. Desde la ruta 5 hasta Ensenada; ripio 16 Km. Hasta el lago Todos los Santos; Balseo 50 Km. Del lago Todos los Santos; 26 Km de ripio desde Peulla al Paso
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario Invierno 09.00 a 20.00 hs. Verano 08.00 a 21.00 hs.	Carabineros de Chile
Aduana	Dirección General de Aduana. Delegación Bariloche. Permanente. Horario idem migraciones	Aduana de Puerto Montt. Paso Vicente Perez Rosales. Horario 08.00 a 19.00 hs.
Seguridad	Escuadrón 34 Bariloche	No existe car en el paso

Paso Perez Rosales – Lado Argentino

Nombre del Paso	**RIO MANSO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Río Negro	Chile – X Región, Provincia de Llanquihue, comuna de Cochamó
Localidad fronteriza	Paraje el Manso	Puelo – 63 Km.
Otras Localidades		Cochamó – 65 Km.; Ralún – 80 Km.
Ubicación	41° 30’ latitud sur – 71° 51’ longitud oeste	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	S/d	Sin camino entre el paso y Cochamó – Puelo. El trayecto se realiza en tramos a pié, a caballo y bote
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 24 hs.	S/d
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 24 hs.	Aduana de Puerto Montt – Paso Río Manso. Horario 24 hs.
Seguridad	Grupo el Manso – Gendarmería Nacional.	Carabineros – Retén El león

Paso Río Manso - Argentina

Nombre del Paso	RIO PUELO	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – X Región, Provincia de Llanquihue, comuna de Cochamó
Localidad fronteriza	Lago Puelo – 12 Km.	Puelo – 126 Km.
Otras Localidades		Llanada Grande – 37 Km.; Segundo Corral - 12
Ubicación	42° 06' latitud sur – 71° 44' longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 200 metros sobre el nivel del mar su relieve es arenoso y rocoso. Las temperaturas promedio alcanzan a 25° en verano y – 10° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Desde lago Puelo por senda natural o lacustre	No hay camino de acceso para vehículos motorizados.
Carpeta de rodado y estado		Huellas, senderos, balseos fluviales y lacustres.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 24 hs.	
Aduana	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario 24 hs.	Aduana de Puerto Montt. Paso Rio Puelo. Horario 24 hs.
Seguridad	Grupo Lago Puelo – G.N.	Retén Paso el Bolsón Car

Paso Río Puelo – Instalaciones Argentinas

Nombre del Paso	RIO FUTALEUFU	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – X Región, provincia de Palena, comuna de Futaleufú
Localidad fronteriza	Los Cipreses – 11 Km.	Futaleufú. – 9 Km.
Otras Localidades	Esquel	Chaitén, Pto. Cárdenas, Villa Santa Lucía, Pto. Ramirez
Ubicación	43° 10' 30" latitud sur, 71° 45' 20" longitud Oeste	

Nombre del Paso	RIO FUTALEUFU	
Aspectos geográficos	Ubicado a 200 metros sobre el nivel del mar, relieve montañoso con vegetación valdiviana. Temperaturas promedio 20° y – 5°	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 259	Carretera Austral con proyección del camino transversal a Futaleufú
Carpeta de rodado y estado	Compactado	Carretera Austral con ripio consolidado desde Chaitén; transversal a Futaleufú con ripio en buen estado y problemas en invierno. Hay Balseo de 18 a 20 hs. Del río Yelcho en puerto Cárdenas.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 08.00 a 20.00. hs	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Esquel. Permanente. Horario idem migraciones	Aduana de Puerto Montt – Paso Fuataleufú – Horario 08.00 a 19.00 hs.
Seguridad	G. N. – Sección Río Grande	Tenencia El Límite Car.
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 80, Vehículos de carga 110, Vehículos particulares 9245	

Paso Río Futaleufú – Argentina

Nombre del Paso	RIO ENCUENTRO	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut.	Chile – X Región, Provincia de Palena, comuna de Palena
Localidad fronteriza	Carrenleufú – 1 Km.	Palena – 8 Km.
Otras Localidades	Esquel	Chaitén – 158 Km., Villa Santa Lucía – 80 Km, Puerto Ramírez – 51 Km
Ubicación	43° 36’ 30” latitud sur – 71° 42’ 50” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 650 metros sobre el nivel del mar, zona montañosa con vegetación valdiviana. Temperaturas promedio 20° y – 5°	
Temporalidad	Permanente	

Vías de acceso principales	Ruta provincial 44	Carretera Austral - Transversal Villa Santa Lucía – Puerto Ramírez - Palena
Carpeta de rodado y estado	Compactado	Ripio con dificultad de tránsito en invierno desde puerto Ramírez al Paso
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 24 hs.	Policía Internacional
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario 09.00 a 21.00 hs	Aduana de Puerto Montt – Palena . Horario 24 hs.
Seguridad	Seción Carrenleufú – G.N.	Tenencia Rio Encuentro Car

Paso Río Encuentro – Lado Argentino

Nombre del Paso	**LAS PAMPAS – LAGO VERDE**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – XI Región, Provincia de Coyhaique, comuna de Lago Verde
Localidad fronteriza	Aldea Las pampas	La Junta – 58 Km.
Otras Localidades		Lago Verde – 3 Km. y Puerto Balmaceda 120 Km.
Ubicación	44° 14’ 05” latitud sur – 71° 43’ 03” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 960 metros sobre el nivel del mar, relieve cordillerano con temperaturas promedio de 17° y – 10° en verano e invierno respectivamente	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas nacionales N° 19 y 36	Carretera Austral
Carpeta de rodado y estado	Camino Internacional desde Aldea Las Pampas sólo transitable con doble tracción	Camino de ripio en buen estado entre Lago Verde y el Paso
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Horario 08.00 a 20.00 hs.	Policía Internacional
Aduana	Ídem migraciones	S/d

Seguridad	Grupo Las Pampas – G.N.	Carabineros – Retén Lago Verde Car

Paso Las Pampas – Lago Verde – Lado Argentino

Nombre del Paso	**RIO FRIAS**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut.	Chile- XI Región, provincia de Coyahaique, comuna de Lago Verde
Localidad fronteriza	Aldea Apeleg 28 Km.	Río Cisnes – 20 Km.
Otras Localidades	Río Mayo	Pto. Cisnes – 174 Km.; Villa Amengual 108 Km; La Tapera - 58 Km.
Ubicación	44° 33’ 10” latitud sur – 71° 05’ 45” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 864 metros sobre el nivel del mar, el terreno es arenoso y pedregoso. Las temperaturas promedio oscilan entre los 28° en verano a – 20° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 64	Camino Transversal
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado	Ripio consolidado desde Puerto Cisnes hasta Villa Amengual. Camino con arreglos y ripiado reciente hasta La Tapera y tierra hasta el Paso.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente . Horario 24 horas.	S/d
Aduana	Gendarmería Nacional: Ídem Migraciones	S/d
Seguridad	Gendarmería Nacional – Grupo Río Frias	Retén Río Cisnes Car

Paso Río Frías – Lado Argentino

Nombre del Paso	**PAMPA ALTA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – XI Región, provincia Coyhaique, comuna de Coyhaique
Localidad fronteriza	Alto Río Senger – 57 Km.	Villa Ortega – 43 km.
Otras Localidades	Río Mayo – 146 Km.	Ñireguau – 30 Km. Coyhaique - 79 Km.
Ubicación	45° 13’ 59” latitud sur – 71° 22’ 40” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 700 metros sobre el nivel del mas, relieve arenoso y pedregoso, temperaturas medias de 28° en verano y – 20 ° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 64	Camino Transversal X 45
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de ripio	Tierra y ripio
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario 24 hs.	S/d
Aduana	Idem migraciones	S/d
Seguridad	Grupo el Coyte – G.-N	Carabineros – Retén Puesto Viejo Car

Paso Pampa Alta – Lado Argentino

Nombre del Paso	**COYHAIQUE**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Chubut	Chile – XI Región, provincia y comuna de Coyhaique
Localidad fronteriza	Aldea Beleiro – 3 Km.	Coyhaique – 50 KM.
Otras Localidades	Río Mayo – 132 Km.	Puerto Chacabuco – 126 Km.; Puerto Aysen 113 Km. Y Coyhaique Alto 7 Km.
Ubicación	45° 30’ 53” latitud sur – 71° 32’ 18” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 748 metros sobre el nivel del mar, relieve arenoso y pedregoso con temperaturas medias de 15° en verano y – 5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 55	Ruta Internacional CH 240
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de ripio. Estado Bueno	Ripio Consolidado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario de 08.00 a 20.00. hs	Policía Internacional
Aduana	Dirección General de Aduanas – Delegación Comodoro Rivadavia. Permanente. Horario de 08.00 a 20.00 hs	Aduana Coyhaique – Paso Coyhaique. Horario 08.00 a 20.00 horas
Seguridad	Sección Hito 45 – G.N.	Carabineros Tenencia Coyhaique Alto
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 340, Vehículos de carga 110, Vehículos particulares 2700	

Paso Coyhaique – Argentina

Nombre del Paso	**INGENIERO IBÁÑEZ - PALLAVICINI**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XI Región, Provincia General Carrera, comuna Río Ibañez
Localidad fronteriza	Perito Moreno – 95 Km.	Puerto Ing. Ibáñez – 20 Km.
Otras Localidades	.	Coyhaique – 133 Km.; Balmaceda – 85 Km.
Ubicación	46° 17’ 06” latitud sur – 71° 41’ 34” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 280 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas y montañas con terreno arcilloso y arenoso. Temperaturas medias de 4°/25° en verano y – 5°/- 15° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 72 y 45	Camino Internacional X 65
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de ripio	Tierra, 45 Km. Desde empalme con Longitudinal Austral
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	Idem Migraciones	Aduana Coyhaique
Seguridad	Sección Ing. Pallavicini – GNA	Tenencia Puerto Ibañez - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0, Vehículos de carga 0, Vehículos particulares 623	

Paso Ingeniero Ibáñez – Pallavicini – Lado Argentino

Nombre del Paso	**RIO JEINEMENI – "CHILE CHICO"**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XI Región, Provincia General Carrera, comuna Chile Chico
Localidad fronteriza	Los Antiguos – 2 Km.	Chile Chico - 6 Km..
Ubicación	46° 33' 30" latitud sur – 71° 38' 49" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 225 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas y montañas con terreno arcilloso y arenoso. Temperaturas medias de 4°/30° en verano y – 2°/ -10° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 43 y 41	Camino Internacional CH 265
Carpeta de rodado y estado	Ruta 43 asfaltada y Ruta 41 Consolidado de ripio	Ripio, sin terminar entre Mallin Grande y Fachinal.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 22.00	Policía Internacional
Aduana	D.G.A. Delegación Pto. Deseado. Horario 08.00 a 22.00 hs.	Aduana Coyhaique – Río Jeinemeni. Horario 08.00 a 22.00 hs.
Seguridad	Sección Los Antiguos – GNA	Policía Internacional 539 – La Garita
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 4800, Vehículos de carga 200, Vehículos particulares 11329	

Paso Rio Jeinemeni – "Chile Chico" - Argentina

Nombre del Paso	**ROBALLOS o RODOLFO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XI Región, Provincia de Capitan Prat, comuna de Cochrane
Localidad fronteriza	H. Irigoyen – 70 Km..	Cochrane – 99 Km.
Otras Localidades		Villa Chacabuco – 78 Km.
Ubicación	48° 15' 10" latitud sur – 72° 13' 18" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 700 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas con terreno arcilloso y arenoso. Temperaturas medias de 4°/25° en verano y 0°/ -25° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial 1	Camino X 83
Carpeta de rodado y estado	Ruta de piedra y canto rodado	Ripio,
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	Ídem Migraciones	.
Seguridad	Grupo Roballos – G,N.	Retén El Baker Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0 Vehículos de carga 6, Vehículos particulares 300	

Paso Roballos o Rodolfo – Lado Argentina

Nombre del Paso	**RIO MOSCO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XI Región, Provincia de Capitan Prat, comuna de O'Higgins
Localidad fronteriza	Tres Lagos – 205 Km.	Villa O'Higgins - 2 Km
Otras Localidades		Cochrane – 222 Km.
Ubicación	48° 10' 00" latitud sur – 72° 34' 00" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 150 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas .Temperaturas medias de 12° en verano y - 7° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	El acceso natural se produce por modo lacustre	No existe camino para vehículos, sólo peatones y jinetes y carretas para vadear el río
Carpeta de rodado y estado		Sendero de tierra,
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	Ídem Migraciones	.
Seguridad	Grupo Cocoví – G,N.	Tenencia Villa Ohiggins - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 0 Vehículos de carga 0, Vehículos particulares: 0	

Paso Río Mosco – Argentina

Nombre del Paso	**RIO DON GUILLERMO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XII Región, Provincia de Ultima Esperanza, comuna de Torres del Paine
Localidad fronteriza	Rio Turbio – 45 Km.	Cero Castillo – 7 KM.
Otras Localidades		Puerto Natales – 67 Km.
Ubicación	51° 15’ 20” latitud sur – 71° 13’ 51” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 260 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas .Temperaturas medias de 21° en verano y - 17° en invierno	
Temporalidad	Sólo transitable en verano y otoño	
Vías de acceso principales	Ruta complementaria L y Nacional 40	Ruta Puerto Natale – Cerro Castillo
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado	Ripio en buen estado
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 24.00 horas	Policía Internacional
Aduana	Ídem Migraciones	.
Seguridad	Sec. Cabo 1° Leguizamón – G.N.	Retén Cerro Castillo - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 3200 Vehículos de carga 115, Vehículos particulares: 12824	

Paso Río Don Guillermo – Lado Argentino

Nombre del Paso	**DOROTEA**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XII Región, Provincia de Ultima Esperanza, comuna de Natales
Localidad fronteriza	Rio Turbio – 8 Km.	Puerto Natales – 27 Km.
Otras Localidades		Cerro Castillo – 85 Km.
Ubicación	51° 34’ 22” latitud sur – 72° 21’ 11” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 550 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas .Temperaturas medias de 20° en verano y - 15° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta complementaria “R”	Ruta CH 250
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado	9 Km. Pavimentados por ruta 9, desde Puerto Natales hasta Ruta CH 250, y 18 Km. de ripio
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 24.00 horas	Policía Internacional
Aduana	Ídem Migraciones	Aduana de Punta Arena – Paso Dorotea. Horario 24 horas
Seguridad	Grupo Mina Uno – G.N.	Retén Dorotea Car - Carabineros
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 1200 Vehículos de carga 0, Vehículos particulares: 3308	

Paso Dorotea – Lado Argentino

Nombre del Paso	LAURITA CASAS VIEJAS	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Santa Cruz	Chile – XII Región, Provincia de Ultima Esperanza, comuna de Natales
Localidad fronteriza	28 de Noviembre 19 Km.	Puerto Natales – 14 Km.
Otras Localidades	Río Turbio	Cerro Castillo – 74 Km.
Ubicación	51° 41’ 40” latitud sur – 72° 17’ 15” longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 90 metros sobre el nivel del mar, relieve de mesetas bajas .Temperaturas medias de 20° en verano y - 15° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta complementaria “P” y Nacional 40	Camino local
Carpeta de rodado y estado	Ripio consolidado	Ripio
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 08.00 a 24.00 horas	Policía Internacional
Aduana	Ídem Migraciones	Aduana de Punta Arena – Paso Casas Viejas Horario 08.00 a 22.00 hs.
Seguridad	Grupo Laurita – G.N.	Sub comisaría Casas Viejas
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 2200 Vehículos de carga 0, Vehículos particulares: 15306	

Paso Laurita – Casas Viejas – Lado Argentino

Nombre del Paso	**SAN SEBASTIÁN**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Tierra del Fuego	Chile – XII Región, Provincia de Tierra del Fuego, comuna de Porvenir
Localidad fronteriza	Rio Grande – 92 Km.	Kimiri Aike – 162 Km.
Otras Localidades		Punta Arenas – 318 Km.; Cerro Sombrero – 111 Km.
Ubicación	53° 12' 50" latitud sur – 68° 38' 22" longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 15 metros sobre el nivel del mar, relieve llano con pequeñas mesetas que no superan los 50 metros. Temperaturas medias de 5° en verano y - 10° en invierno	
Temporalidad	Permanente, con interrupciones esporádicas en invierno en la transitabilidad del camino	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 3 y Ruta provincial complementaria I	Ruta CH 257
Carpeta de rodado y estado	Ruta Nacional N° 3 , pavimentada y Ruta provincial complementaria I, de ripio consolidado	Ripio
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente . Horario 24 horas	Policía Internacional
Aduana	D. G. Aduanas - Ídem Migraciones	Aduana de Punta Arena – San Sebastián. Horario 24 horas
Seguridad	Sección San Sebastián. G.N.	Tenencia San Sebastián Car
Volumen de tránsito anual	Año 2000 Vehículos de pasajeros: 800 Vehículos de carga 16400, Vehículos particulares: 27000	

Vista parcial instalaciones argentinas

Nombre del Paso	**CLORINDA – PUERTO FALCÓN** Puente Internacional San Ignacio de Loyola	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay – Dpto. Central
Localidad fronteriza	Clorinda, 2 Km.	Puerto Falcón
Otras Localidades	Formosa – 130 Km.	Asunción - 35 Km.
Ubicación	Ubicado en el puente sobre el Río Pilcomayo a 16 metros sobre el nivel del mar a 25° 16' 05" de latitud sur y 57° 42' 06" de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	Relieve de llanura con clima subtropical con estación seca y temperaturas extremas de 42° en verano y 2° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 11	Ruta N° 2
Carpeta de rodado y estado	Ruta pavimentada en estado bueno.	Asfaltada en buen estado.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente – Horario 24 horas.	Migraciones - Permanente
Aduana	Dirección General de Aduana. Permanente. Horario: 24 horas para pasajeros y turismo y de 7 a 19 horas los días hábiles para las cargas. Existe la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios	Dirección General de Aduanas. Permanente. Horario de atención para las cargas de 7 a 19 horas los días hábiles, aunque a veces sufren interrupciones durante la jornada.
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección Puente Internacional San Ignacio de Loyola	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 85.000, de los cuales el 50% corresponden a tráfico vecinal fronterizo. Ómnibus: 8.000; Camiones 37.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la vinculación terrestre más importante en el comercio bilateral carretero AR – PA con un volumen superior a las 600.000 toneladas anuales de las cuales, el 60%, aproximadamente, se realiza con sentido AR – PA. Es, asimismo, el paso utilizado por el comercio bilateral carretero entre Paraguay y Chile en tránsito por la República Argentina, con un volumen anual de aproximadamente 60.000 toneladas.	

Nombre del Paso	CLORINDA – PUERTO FALCÓN Puente Internacional San Ignacio de Loyola	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Argentina oscila en torno a los u$s 450, mientras que el valor medio de la tonelada de exportación paraguaya se ubica en torno a los u$s 250. No se informan transbordos en frontera y se informa, en consonancia con la direccionalidad de las cargas, un 23% de vehículos en lastre. Los principales productos comerciados por esta frontera son los siguientes: cereales; gas natural y artificial; bebidas; productos derivados del petróleo; minerales y fertilizantes en bruto; vegetales y frutas; tabaco en bruto y manufacturado; explosivos y productos de pirotecnia; azúcar y miel; margarina y preparados comestibles; productos químicos; aceites; papel y cartón y manufacturas de hierro y acero; productos lácteos; madera, leña y carbón vegetal; manufacturas de minerales no metalíferos; manufacturas de corcho; prendas y accesorios de vestir. El comercio bilateral carretero entre Paraguay y Chile muestra un valor medio de u$s 1.300 para las exportaciones chilenas y de u$s 1.250 para las exportaciones paraguayas. Los principales productos intercambiados son carnes y despojos; fibras textiles vegetales y sintéticas; aceites de origen vegetal y animal; manufacturas del corcho; papel y cartón; productos derivados del petróleo; vegetales y frutas; cereales; margarinas y preparados comestibles y bebidas.	
Controles integrados	Los controles aduaneros no se encuentran integrados y no se advierte predisposición de los funcionarios y agentes privados argentinos para trasladarse al lado paraguayo. En el lado argentino, la infraestructura existente es inadecuada para albergar a las autoridades paraguayas.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto aduanero, contiguo al paso fronterizo, presenta importantes falencias. El espacio es pequeño, se verifica la inexistencia de cerco perimetral y de lugares cubiertos suficientes para la verificación de los camiones, lo que obliga a éstos a movimientos innecesarios en días de lluvia o de elevadas temperaturas. Los servicios ofrecidos a los transportistas son insuficientes y las playas de espera para los camiones que aguardan para ingresar al recinto son poco estructuradas y con bajos niveles de servicio.	El recinto aduanero paraguayo, aledaño al paso, aunque pequeño, cuenta con una mejor infraestructura que la observada en el lado argentino: posee cerco perimetral y playa para la espera de camiones hasta tanto sean verificados. Además de las instalaciones ubicadas en la frontera, existe un recinto aduanero con administración privada entre - muy similar aunque más pequeño que al existente en Ciudad del Este - ubicado a unos 5 Km. de la frontera, denominado Chaco-Y, que en la actualidad es sólo utilizado para el control de contenedores. Este centro, de acuerdo a la información recabada, fue construido con miras a la integración aduanera de ambos países. Los servicios ofrecidos a los transportistas son los básicos en la frontera y buenos en Chaco-Y.
Varios	La cantidad de camiones diarios es de alrededor de 120, en ambos sentidos, observándose una importante acumulación de camiones los días lunes al comienzo del horario de atención, debido a que muchos transportistas arriban a la frontera durante el fin de semana y aguardan en la misma la apertura. En caso de no existir inconvenientes con la documentación y/o el pago de los derechos, los tiempos medios de liberación para los vehículos de exportación es de 3 horas y de 4 a 6 horas para las importaciones.	

Clorinda – Pto. Falcón: Vista parcial del recinto aduanero argentino

Acceso al recinto de Paraguay

Terminal Chaco–Y – Puerto Falcón – Paraguay

Nombre del Paso	**POSADAS – ENCARNACIÓN** **Puente Internacional Sarg. S. Cruz**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Misiones	Paraguay – Dpto. Itapuá
Localidad fronteriza	Posadas	Encarnación
Otras Localidades	Ituzaingó (Corrientes); San José	Coronel Bogado – 60 Km.
Ubicación	Ubicado a 826 metros sobre el nivel del mar a 27° 23' de latitud sur y a 55° 53' de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	Relieve llano sobre suelo arcilloso y arenoso. Predomina el clima subtropical húmedo con temperaturas extremas de 40° y 1°, en verano e invierno, respectivamente.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 12	Ruta N° 1
Carpeta de rodado y estado	Pavimento en buen estado.	Pavimento en buen estado
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Permanente.	
Aduana	Dirección General de Aduana de ambos países. Permanente. Horario de atención a las cargas de 7 a 19 horas.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección Puente Internacional	Subárea Naval Itapua/Marina
Volumen de tránsito anual	Ómnibus: 33.000: Vehículos turistas: 45.000; Tráfico Vecinal Fronterizo: 780.000; Camiones: 10.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de una vinculación de escasa importancia en el comercio bilateral carretero argentino-paraguayo pero muy intensa en circulación de vehículos particulares y ómnibus. De acuerdo a la información de Gendarmería Nacional, es el paso argentino más transitado debido al importante movimiento que se registra en el tráfico vecinal fronterizo.	
	El volumen de carga transportada es superior a las 100.000 toneladas anuales de las cuales aproximadamente el 50% corresponden al comercio bilateral entre Paraguay y Uruguay que en tránsito por la República Argentina utiliza este paso en forma preponderante. En el comercio bilateral Argentina – Paraguay existe una marcada direccionalidad en el sentido AR-PA mientras que en el comercio bilateral entre Paraguay y Uruguay, la direccionalidad preponderante se da en el sentido UR-PA.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada exportada por Uruguay asciende a u$s 735 mientras que las exportaciones paraguayas totalizan u$s 300 por tonelada.	
Controles integrados	Las aduanas funcionan en forma integrada en el lado paraguayo, no así los trámites migratorios. Recientemente, hubo un intento frustrado de unificar los trámites migratorios debido a la insatisfacción de as autoridades paraguayas por la infraestructura ofrecida.	

Nombre del Paso	POSADAS – ENCARNACIÓN Puente Internacional Sarg. S. Cruz
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El recinto donde funcionan los controles integrados se encuentra en el lado paraguayo del puente. Cuenta con infraestructura adecuada para la atención del flujo de camiones que presenta el paso. Las instalaciones, tanto de playas como de recinto para el control, son buenas. Los servicios tampoco presentan dificultades. La intervención de las autoridades argentinas es menor en virtud de la importancia relativa de los tráficos en tránsito entre Paraguay y Uruguay.
	Los controles de transporte no generan demoras de significación.
	Los servicios ofrecidos a los transportistas son razonables. Además, la contigüidad con la ciudad de Encarnación ofrece la posibilidad de acceder a todo tipo de servicio que se requiera.
	Cuando el recinto se encuentra cerrado, los camiones que pretende arribar a Paraguay deben aguardar en el lado argentino en condiciones muy precarias. En forma análoga, los procedentes de Paraguay hacen espera en la vía pública en las inmediaciones del puente. Algunos, incluso, dejan el camión el fin de semana y regresan a Asunción.
Varios	El intenso tránsito vecinal genera algunos problemas a los ómnibus, aunque éstos tienen circulación preferencial otorgada por Gendarmería en la salida del puente por la que se ingresa a Argentina. Los viajes en estos días pico suelen demorarse hasta 3 horas por la realización de aduana por parte de los pasajeros.
	El tiempo medio de liberación de los vehículos de carga, en ausencia de problemas de documentación o pagos de derechos, oscila entre las 3 y 6 horas. Todos los camiones que presentan las condiciones aludidas son liberados en el mismo día en que ingresan.

Vista parcial del recinto aduanero integrado – playa y zona de control

Nombre del Paso	**MISIÓN LA PAZ – POZO HONDO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Salta	Paraguay – Región Gran Chaco – Dpto. Boquerón
Localidad fronteriza	Misión La Paz – 200 metros	Pozo Hondo – 7 Km.
Otras Localidades	Santa Victoria – 16 km Tartagal – 147 Km.	El Kastro – 8 Km. Buena Vista – 7Km. Luchan – 11 Km.
Ubicación	Puente sobre el río Pilcomayo ubicado a 22° 24' 43" de latitud sur – 62° 32' 00" de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	La Región del Gran Chaco, es una zona escasamente poblada. Clima caluroso y árido, durante la estación de lluvias (dic. – abril) los ríos la inundan convirtiendo gran parte de la superficie en pantano	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 81 y caminos secundarios. Restan pavimentar 172 Kms. En territorio de Formosa y 80 Kms. En Salta.	
Carpeta de rodado y estado	Tierra	Tierra
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente durante las 24 de los 365 días del año	
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente, habilitado para tráfico vecinal fronterizo y excepcionalmente, régimen de equipaje.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, grupo Misión La Paz	Destacamento Naval Río Pilcomayo.
Importancia en el comercio bilateral y regional	Vinculación para tráfico vecinal fronterizo	

Paso Misión La Paz – Pozo Hondo

Nombre del Paso	**LAMADRID – SAN LEONARDO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay – Villa Hayes
Localidad fronteriza	Soldado Hermindo Luna. 3 Km.	Rojas Silva. 2 Km.
Otras Localidades		
Ubicación	60° 54’ 15” de longitud oeste y 23° 52’ 10” de latitud sur.	
Aspectos geográficos	La Región del Gran Chaco, es una zona escasamente poblada. Clima caluroso y árido, durante la estación de lluvias (dic. – abril) los ríos la inundan convirtiendo gran parte de la superficie en pantano	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales		
Carpeta de rodado y estado		
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas.	
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas pero sólo para las categorías de turismo y tráfico vecinal fronterizo.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, grupo Isleta.	Fortín Rojas Solva
Importancia en el comercio bilateral y regional	Sólo tráfico vecinal fronterizo	

Paso Lamadrid – San Leonardo – Lado Argentina

Nombre del Paso	**EL REMANSO – LA VERDE**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay – Dpto. Villa Hayes
Localidad fronteriza	El Remanso. 4 Km.	Teniente Coronel Miguel Ramos. 2 Km.
Otras Localidades	El Mojón	Tapera Monte Lindo
Ubicación	Ubicado a 120 metros sobre el nivel del mar a 23° 57’ 20”, de latitud sur y 60° 28’ 2’” de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	El relieve es de llanura y el clima, subtropical de transición con temperaturas extremas de 45° en verano y 0° en invierno. El paso se encuentra en el parque nacional Tinfuncué (PA)	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Extremo de ruta nacional N° 86	Fortín Teniente Coronel Ramos
Carpeta de rodado y estado	Consolidado de tierra con estado bueno.	Consolidado de tierra con estado bueno.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas.	
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas pero sólo para las categorías de turismo y tráfico vecinal fronterizo.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección El Remanso.	Fortín Teniente Coronel Ramos
Importancia en el comercio bilateral y regional	Sólo tráfico vecinal fronterizo	

Paso El Remanso – La Verde – Lado Argentino

Nombre del Paso	ISLETA – PARAJE ROJAS SILVA	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay
Localidad fronteriza	Soldado Hermindo Luna. 3 Km.	Rojas Silva. 2 Km.
Otras Localidades	El Mojón	Tapera B. Madrid
Ubicación	Ubicada a 120 metros sobre el nivel del mar a 24° 00’ 30” de latitud sur y 60° 24’ 00” de longitud oeste.	
Aspectos geográficos	El relieve es de llanura y el clima, subtropical de transición con temperaturas extremas de 45° en verano y 0° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Extremo de ruta nacional N° 86	Fortín Teniente Coronel Ramos
Carpeta de rodado y estado	Senda, camino vecinal. Estado malo.	Senda, camino vecinal. Estado malo.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas.	
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente las 24 horas pero sólo para las categorías de turismo y tráfico vecinal fronterizo.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, sección El Remanso.	Fortín Teniente Coronel Ramos
Importancia en el comercio bilateral y regional	Sólo tráfico vecinal fronterizo	

Paso Isleta – Paraje Rojas Silva – Lado Argentino

Nombre del Paso	**COLONIA GENERAL BELGRANO – GENERAL BRUQUEZ.**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Formosa	Paraguay – Villa Hayes
Localidad fronteriza	Colonia General Belgrano. 48 Km.	General Bruquez. 300 metros
Otras Localidades	San Bernardo	Estancia San Juan Bautista – 10 Kms.
Ubicación	24° 44’ 12” de latitud sur y 58° 49’ 07” de longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 200 metros sobre el nivel del mar, relieve de llanura chaqueña con clima tropical seco y temperaturas extremas de 48° en verano y 4° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Provincial N° 9, altura Bañadero	
Carpeta de rodado y estado	Tierra consolidada con estado regular.	Tierra consolidada con estado regular.
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario de 7 a 19,30 horas	
Aduana	Gendarmería Nacional. Permanente. Horario de 7 a 19 horas. Habilitado sólo para turismo y tráfico vecinal fronterizo.	
Seguridad	Gendarmería Nacional, grupo San Ramón	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Sólo tráfico vecinal fronterizo.	

Paso Colonia General Belgrano – General Bruquez

Nombre del Paso	YACIRETÁ	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Corrientes	Paraguay – Dpto. Misiones
Localidad fronteriza	Ituzaingó. 15 Km.	Ayolas. 25 Km.
Otras Localidades		
Ubicación	25° 35’ 00” de latitud sur y 56° 41’ 00” de longitud oeste	
Aspectos geográficos	Presenta temperaturas extremas en verano de 40° y de 2° en invierno.	
Temporalidad	Se encuentra habilitado para el tráfico de insumos para la represa hidroeléctrica.	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 12 y ruta en construcción	
Carpeta de rodado y estado	La ruta Nacional N° 12 se encuentra pavimentada y en buen estado mientras que en la parte en construcción el estado es malo.	
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional. Solamente los días sábados, domingos y feriados protocolares	
Aduana	Dirección General de Aduana. Sólo habilitado para el tráfico de insumos.	
Seguridad	Policía Binacional.	

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Río Negro
Localidad fronteriza	Gualeguaychú – 35 Km.	Fray Bentos – 8 Km.
Características de la localidad	En el área se cultivan cereales y se cría ganado bovino. Posee industrias conserveras de carnes, frigoríficos y molinos arroceros. Población 90.000 habitante	Puerto dotado para la exportación de cereales producidos en la zona. Industrias de conservas cárnicas, textiles y astilleros. Población 30.000 habitantes
Otras Localidades	Colón	Mercedes, Paysandú; San José
Ubicación	33° 06’ latitud sur y 58° 15’ longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Las características del relieve es llanura húmeda con lomadas. Las actividades económicas más importantes son la ganadería y la agricultura. El clima es templado húmedo con lluvias anuales promedio de 1000 milímetros y temperaturas extremas de 39° en verano y – 3° en invierno.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional 14	Rutas N° 2 y 24
Carpeta de rodado y estado	Pavimento . Estado Bueno.	Pavimento. Estado Bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario 24 horas	Dirección de migraciones Horario 24 horas.

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Dirección General de Aduanas. Horario pasajeros 24 horas. Cargas de 7 a 19 hs; Controles fitosanitarios: Senasa 08.00 a 16.00 hs. (habilitación extraordinaria en ambos casos); Transporte: Gendarmería Nacional: 24 horas. Transporte Gendarmería Nacional: Horario 24 horas	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 08.00 a 20.00 hs, Sábado de 08.00 a 15 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria) Transporte: Pasajeros 24 Hs.; cargas, de lunes a viernes de 09.00 a 19.00 Hs. y sábados de 09.00 a 15.00 Hs.
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional	Prefectura Nacional Naval
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 260.000, Ómnibus y Camiones 75.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Primera vinculación en importancia para el comercio bilateral por carretera y vía principal por donde se canaliza el comercio bilateral de Uruguay con Chile y Bolivia, en tránsito por Argentina. También – aunque de menor importancia – se verifican despachos del comercio entre Argentina y Brasil que, en tránsito por Uruguay, utilizan este paso y los de Santana do Livramento – Rivera, Jaguarao – Río Blanco y Chuí – Chuy. El tonelaje anual transportado por el paso asciende a aproximadamente a más de 900.000 toneladas, de las cuales 820.000 corresponden al comercio argentino – uruguayo. El movimiento diario de camiones cargados y en lastre es de aproximadamente 250 vehículos Existe marcada direccionalidad en la carga transportada entre AR y UR: 75% sentido AR – UR., mientras los flujos entre Chile y Uruguay son equilibrados	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada comerciada entre Argentina y Uruguay, alcanzó a 570 u$s/ton , tanto para las exportaciones argentinas como para las de Uruguay. Los principales productos transportados entre Argentina y Uruguay son: manufacturas de minerales no-metalíferos; papel y cartón; cereales; madera, leña y carbón vegetal; abonos manufacturados; productos químicos inorgánicos; automóviles y motocicletas; carnes y despojos; animales vivos; maquinaria generadora de energía; otros artículos manufacturados; aceites esenciales y productos de perfumería; tinturas y pigmentos; piensos para animales; vegetales y frutas; productos químicos diversos; manufacturas de hierro o acero; margarinas y prep. comestibles; explosivos y productos de pirotecnia; bebidas; azúcar y miel; semillas y frutas. En la vinculación Chile – Uruguay, los principales productos intercambiados son: pulpa; cereales; papel y cartón; carnes y despojos; productos lácteos; explosivos y productos de pirotecnia; manufacturas de caucho; productos. de condensación y resinas; pescados; productos químicos inorgánicos; productos en bruto, vegetal y animal; vegetales y frutas; pulpa; manufacturas de hierro o acero; manufacturas de metales; margarinas y preparados comestibles; metales no ferrosos; aceites esenciales y productos de perfumería.	
Controles integrados	El centro de frontera para atención de pasajeros y automóviles particular es adecuado y confortable. Existen una cantidad de dársenas cubiertas para el paso de automóviles destinadas a atender las demandas de tránsito que en épocas de vacaciones son bastante intensas. Los trámites migratorios y aduaneros para vehículos particulares y ómnibus se encuentran integrados y se realizan en el Centro de Frontera ubicado en territorio Uruguayo Los controles a las cargas, a pesar del compromiso de integración de ambos países; salvo en el caso de las intervenciones fitosanitarias; se realizan en forma independiente en cada país.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Localizado en la ruta de acceso al puente, la aduana argentina utiliza las instalaciones de lo que otrora fue el obrador del puente. Se trata de una construcción no adecuada funcionalmente para los usos que se la utiliza. El recinto aduanero, en realidad no es tal, ya que no se halla cercado ni delimitado claramente. Podría decirse que comienza a partir de trasponer las instalaciones de la aduana hacia el lado uruguayo.	Los controles se realizan en instalaciones ubicadas aledañas al centro de frontera. Si bien fueron construidas junto con este, son completamente inadecuadas y reducidas. La carencia de equipamiento, aún los mínimos para los controles, es total. Existe una conducta de los funcionarios claramente orientada a favorecer la exportación de su país. Los trámites en

Nombre del Paso	PUERTO UNZUE – FRAY BENTOS	
	Existe una sola vía por sentido para el paso de camiones, que es la ruta que lleva hacia el puente. Esta circunstancia no obstaculiza la fluidez del tránsito que salen hacia Uruguay pero si la resiente en el caso contrario. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas rudimentarias en el recinto, siendo en la confusión fácilmente tomados por empleados de aduana. No existe playa destinada al estacionamiento de camiones, por lo que éstos a medida que arriban van estacionando a la vera de la ruta, ubicándose incluso sobre el pasto cuando las condiciones climáticas lo permiten. No existe otra infraestructura disponible para los camioneros. Los servicios de comunicaciones para que los transportistas son insuficientes.	estos casos se aceleran y el sistema informático que utilizan permite continuar el viaje aunque haya información no consistente. Estas eventuales inconsistencias pueden salvarse hasta diez días después. Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados ubicadas a más de 150 mts. del recinto. Existen playas para el estacionamiento en espera de los vehículos con capacidad suficiente. La ubicación en el centro de frontera les brinda una gama de servicios adecuada
Varios	En Uruguay, prácticamente no existen los tránsitos aduaneros al amparo del MIC/DTA; la casi totalidad de las importaciones se nacionaliza en la frontera y en sentido inverso, allí se materializa el total de las exportaciones.	

Recinto aduanero Argentino

Centro de Frontera – Control de pasajeros

Área de control físico de mercaderías – Uruguay

Oficina Integrada de Migraciones – Centro de frontera

Nombre del Paso	**CONCORDIA – SALTO**	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Salto
Localidad fronteriza	Concordia – 18 Km.	Salto – 19 Km.
Otras Localidades	Villaguay – 130 Km.; Villa Zorroaquín	El Quebracho
Ubicación	Puente sobre el río Uruguay ubicado a 31° 16' 30" de latitud sur; 57° 46' 30" de longitud oeste. A 38 metros sobre el nivel del mar une las localidades de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay)	
Aspectos geográficos	Llanura húmeda con lomadas. Presenta temperaturas extremas de 39 grados en verano y 3 grados en invierno. El clima es templado húmedo.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional N° 14	Ruta Nacional N° 31
Carpeta de rodado y estado	Pavimento con un ancho promedio de 7,30 metros; banquina natural.	Pavimento.
	Estado: bueno	Estado: regular
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente. Horario: las 24 horas.	Dirección Nacional de Migración – Permanente. Horario: 24 horas.
Aduana	Dirección General de Aduana – Permanente.	Dirección Nacional de Aduanas. Ídem Argentina
	Horario de atención a pasajeros: las 24 horas; Horario de atención a las cargas: de 09.00 a 19.00 horas.	
Seguridad	Gendarmería Nacional – Sección Puente Internacional Salto Grande.	

Nombre del Paso	CONCORDIA – SALTO
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 182.000; Ómnibus: 2.380; Camiones: 9.700
Importancia en el comercio bilateral y regional	En el año 2.000 se canalizaron por este paso, aproximadamente 100.000 toneladas en ambos sentidos. Es el paso terrestre de menor importancia en el comercio entre Argentina y Uruguay, con preponderancia de las cargas con origen – destino en Salto-Concordia. Por este paso se canaliza la mayor parte del comercio bilateral terrestre entre Uruguay y Paraguay en tránsito por Argentina.
Controles integrados	Los controles aduaneros y migratorios del paso se encuentran integrados en el lado Uruguayo.

Vista del paso de frontera Concordia - Salto

Nombre del Paso	COLÓN – PAYSANDÚ	
Países que vincula	Argentina – Provincia de Entre Ríos	Uruguay – Departamento de Paysandú
Localidad fronteriza	Colón – 20 kms.	Paysandú – 1.5 Kms.
Otras Localidades	Concepción del Uruguay – Colonia Ughes – Villa San José	Esperanza – Colonia Nuevo Paysandú - Constancia
Ubicación	Puente sobre el río Uruguay.	
Aspectos geográficos	Llanura húmeda con lomadas. Presenta temperaturas extremas de 39 grados en verano y 3 grados en invierno. El clima es templado húmedo.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta nacional N° 14	Ruta Nacional N° 3
Carpeta de rodado y estado	Pavimento con un ancho promedio de 7,30 metros; banquina natural.	Pavimento.
	Estado: bueno	Estado: bueno
Controles Migratorios	Gendarmería Nacional – Permanente	Dirección de Migraciones
	Horario 24 horas	
Aduana	Dirección General de Aduanas . Permanente. Atención sin interrupción para pasajeros	Aduana – Ídem Argentina
	Cargas Lunes a Viernes de 9 a 19 hs.	

Nombre del Paso	**COLÓN – PAYSANDÚ**	
Seguridad	Gendarmería Nacional	
Volumen de tránsito anual	Automóviles particulares: 340.000; camiones y ómnibus: 13.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es el segundo paso en importancia en el comercio bilateral entre Argentina y Uruguay. En el año 2000 se canalizaron por esta vía 200.000 toneladas, de las cuales, 155.000 toneladas fueron con sentido UR – AR. La cantidad de camiones cargados verificados en el paso en el año 2000 ascendió a 7.500 en ambos sentidos. Uno de los principales productos transportados en el paso es cemento.	
Controles integrados	Los controles de cargas y pasajeros, se encuentran integrados en el lado Uruguayo. El valor del peaje para los camiones asciende a 100 pesos argentinos, mientras que para los vehículos livianos asciende a 12.50 pesos argentinos.	

Área de Control integrado Colón – Paysandú

Nombre del Paso	**PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ**	
Países que vincula	Bolivia – Departamento Santa Cruz	Brasil – Estado Mato Grosso do Sul
Localidad fronteriza	Puerto Suárez 11.600 habitantes	Corumbá – 97.000 habitantes
Otras Localidades	El Mutún	Ladario
Ubicación	19° 02’ Latitud Sur – 57° 42’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Puente sobre arroyo Concepción. Vinculación ferro – carretera. Ubicada a 120 metros sobre el nivel del mar en un entorno selvático, próxima a la laguna Cáceres y el Río Paraguay	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 4	BR 262

Carpeta de rodado y estado	Pavimento y tierra	Pavimento – Estado Bueno. Entre Ladario y Corumbá doble vía (10 Kms)
Controles Migratorios	Migraciones	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana y otros controles A las cargas	Aduana y servicios fitosanitarios	Ministerio de Hacienda – Receita Federal – Horario de 8 a 20 horas – Ministerio de Agricultura y Reforma Agraria Horario de 8 a 18 horas
Seguridad	Destacamento Policial de Frontera	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 8500 camiones anuales	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la primera vinculación carretera en el comercio bilateral de Brasil y Bolivia. En el año 2000 se canalizaron por el mismo, aproximadamente 150.000 toneladas por valor de 200 millones de dólares. El sentido del intercambio es ampliamente favorable a Brasil cuyas exportaciones representan el 98% y el 86% de los valores y volúmenes comerciados respectivamente. Por este paso se verifican pequeños despachos del comercio bilateral boliviano con Argentina, Uruguay y Colombia	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados. En Corumbá funciona una Estación aduanera de Interior (EADI) concesionada a la firma ARMAZÉNS GERAIS ALFANDEGADOS DE MATO GROSSO DO SUL LTDA. Existe asimismo, una avanzada aduanera denominada Posto Esdras	

Puente Internacional – Corumbá – Puerto Suárez

Nombre del Paso	**COBIJA - BRASILEIA**	
Países que vincula	Bolivia – Departamento de Pando	Brasil – Estado de Acre
Localidad fronteriza	Cobija – 7121 habitantes	Brasileia – 17.000 habitantes
Otras Localidades	Porvenir – Chive y Puerto Heath	Río Branco - Asis
Ubicación	Puente sobre Arroyo Bahía, ubicado a 11° 0' Latitud Sur – 68° 45' longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El río acre es el límite entre Cobija (BO) y la ciudad gemela de Brasileia	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 2	BR 317
Carpeta de rodado y estado	EL CHORRO - PORVENIR, tramo de 337 Km de longitud, fue mejorado con equipo y alcantarillas donados por el Gobierno del Japón; sin embargo, es necesario proseguir con las obras de mejoramiento y la dotación de transbordadores para los ríos Beni, Madre de Dios y Orthón. PORVENIR - COBIJA, tramo de 33 Km de longitud, fue mejorado y pavimentado dentro del Segundo Programa de Mantenimiento con T.S.S; actualmente se realiza el colocado de carpeta asfáltica con un avance del 17 %. La construcción cuenta con el financiamiento de la Prefectura.	Pavimentada entre AC 040 y entrada a AC 380; en obras de pavimentación entre AC 380 (Progresiva 237)y Posto do BEF (progresiva 304), pavimentado entre Posto do BEF y Brasileia; implantado entre Brasileia y y fin de implantación (progresiva 386).
Controles Migratorios	Migraciones	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana y otros controles a las cargas	Aduana y servicios fitosanitarios	Receita Federal – Ministerio de Agricultura y Reforma Agraria (controles zoo y fitosanitarios)
Seguridad	Destacamento Policial de Frontera	Policía Federal
Importancia en el comercio bilateral y regional	Paso escasamente utilizado para el comercio bilateral. Se materializan por este paso pequeños intercambios con Argentina, Colombia y resto del mundo. El comercio con Brasil no supera los 3 millones de dólares	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados	

Nombre del Paso	GUAYARAMERIN - GUAJARAMIRIN	
Países que vincula	Bolivia – Departamento de Beni	Brasil – Estado de Rondonia
Localidad fronteriza	Guayaramerín	Guajaramirin
Otras Localidades	Riberalta; El Choro, Yata y Santa Rosa	Nueva Mamoré, Abuna y Porto Velho
Ubicación	Balseo sobre el río Guaporé, ubicado a 10° 49' Latitud Sur – 65° 23' longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Extensa región plana en el amazona, atravesada por grandes ríos que se convierten en las principales vías de comunicación. Clima tropical con crecidas en la estación de las lluvias. Las principales actividades económicas son la ganadería, la silvicultura (Caucho, nueces de palma y maderas finas) y agricultura de autoconsumo	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 3 desde La Paz hasta Rurrenabeque, Luego Ruta N° 8	BR 421 y BR 319 y 425 que la conecta con Porto Velho, Nueva Mamoré y Abuna
Carpeta de rodado y estado	Pequeños tramos asfaltados, el resto en proyecto de pavimentación	BR 425 pavimentada en buen estado; BR 319 (tramo Porto Velho – Abuna) Implantado en buen estado; BR 421 pavimentada, en obra de pavimentación y tramos panificados para pavimentar
Controles Migratorios	Migraciones	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana Y otros controles a las cargas	Aduana y servicios fitosanitarios	Receita Federal – Ministerio de Agricultura y Reforma Agraria (controles zoo y fitosanitarios)
Seguridad	Destacamento Policial de Frontera	Policía Federal
Importancia en el comercio bilateral y regional	Paso escasamente utilizado para el comercio bilateral. Se materializan por este paso pequeños intercambios con Argentina, Colombia y resto del mundo. El comercio con Brasil no supera los 3 millones de dólares	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados	

Nombre del Paso	SAN MATIAS – SAN RAMON	
Países que vincula	Bolivia – Departamento de Santa Cruz	Brasil – Estado de Mato Grosso
Localidad fronteriza	San Matías	Porto Limao
Otras Localidades	San Rafael y San Ignacio	Cáceres - Cuiabá
Ubicación	16° 16' latitud sur – 58° 19' longitud oeste	
Aspectos geográficos	Clima tropical de dos estaciones	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso	Ruta N° 302 y Ruta N° 9 (vinculación con Santa Cruz)	BR 070, comunica con el Distrito Federal. Pavimentada en buen estado

Nombre del Paso	**SAN MATIAS – SAN RAMON**	
principales		
Carpeta de rodado y estado	Pequeños tramos asfaltados, el resto en proyecto de pavimentación	BR 070, comunica con el Distrito Federal. Pavimentada en buen estado
Controles Migratorios	Migraciones	Ministerio de Justicia – Policía Federal
Aduana Y otros controles a las cargas	Aduana y servicios fitosanitarios	Receita Federal – Ministerio de Agricultura y Reforma Agraria (controles zoo y fitosanitarios)
Seguridad	Destacamento Policial de Frontera	Policía Federal
Importancia en el comercio bilateral y regional	Paso escasamente utilizado para el comercio bilateral. Se materializan por este paso pequeños intercambios con Argentina, Colombia y resto del mundo. El comercio con Brasil no supera los 3 millones de dólares	
Controles integrados	Los controles no se encuentran integrados	
Varios	Vía importante que vinculará los extremos Este y Oeste del territorio nacional, tiene su origen en la población de San Matías pudiendo llegara las poblaciones de Tambo Quemado, Pisiga y Desaguadero en la parte Oeste. Ramal que también vincula a las poblaciones de Cuiaba en el Brasil. Pto. de Arica en Chile. Pto de Ilo en el Perú. El estado actual por tramos y obras que se realizan en este corredor son las siguientes: 1.- SAN MATIAS - LAS PETAS, tramo de 90 Km. de longitud, actualmente se encuentra en etapa de construcción, teniendo previsto su conclusión para fines del presente año, a nivel de subbase de ripio natural. 2.- LAS PETAS - SAN VICENTE, tramo de 112 Km. de longitud, con superficie de rodadura de ripio natural. 3.- SAN VICENTE - SAN IGNACIO, tramo de 108 Km. de longitud, con superficie estrecha de tierra y ripiado natural. 4.- SAN IGNACIO - CONCEPCIÓN, tramo de 164 Km. de longitud. Fue mejorado a través de un convenio con la Cooperación Técnica Alemana (GTZ), a nivel de ripio. 5.- CONCEPCIÓN - SAN JAVIER, tramo de 61 Km. de longitud, con ancho de plataforma de 4 a 6 m y superficie de rodadura de tierra natural. 6.- SAN JAVIER - SAN RAMÓN, tramo de 42 Km. actualmente se ejecuta la construcción del pavimento, con un avance de 32 Km. 7.- SAN RAMÓN - LOS TRONCOS, tramo de 62 Km. en servicio, pavimentado como parte de la ruta Santa Cruz - Trinidad. 8.- LOS TRONCOS - PUERTO BANEGAS, tramo de 19 Km. de longitud con superficie de grava. Esta carretera requiere una urgente pavimentación de los 19 Km. debido a que es necesario dar continuidad a la vinculación tanto al corredor Este - Oeste como al corredor Norte - Sur. 9.- PUERTO BANEGAS - OKINAWA, tramo de 12 Km de longitud, el pavimento actual ha sufrido un deterioro masivo por lo que es necesario buscar el financiamiento para su repavimentación. 10.- OKINAWA - GUABIRÁ, tramo de 41 Km. de longitud, en actual servicio. 11.- GUABIRÁ - PATACAMAYA, Esta tramo fue considerado en el corredor Este - Oeste (puntos 8 al 16). El "Corredor Cuiabá - Arica" integra a tres países: Brasil, Bolivia y Chile, vinculará los Océanos Pacífico y Atlántico. Tomando en cuenta la variante que llega al Puerto de Ilo en la República del Perú.	

Nombre del Paso	**TAMBO QUEMADO**	
Países que vincula	Bolivia - Departamento de Oruro	Chile – Región de Tarapacá, Provincia de Parinacota, Comuna de Putre.
Localidades fronterizas	Tambo Quemado	Chungara
Otras Localidades	Patacamaya 200 Km, Oruro , La Paz	Putre 60 Km, Arica 380 Km, Iquique __ Km, Santiago ___ Km
Ubicación	18° 15' Latitud Sur – 69° 05' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 4.700 metros sobre el nivel del mar. En Bolivia hay un complejo fronterizo ubicado en Tambo Quemado, una pequeña población al lado del complejo de frontera. En Chile no hay población alguna en la frontera, salvo el complejo fronterizo de Chungara. A unos 70 Km. se encuentra la población de Putre. La línea de frontera se encuentra a unos 10 Km. de cada uno de los complejos de frontera. El acceso en Bolivia atraviesa el altiplano (terreno plano) mientras que en Chile el terreno es montañoso. El clima es frío	
Temporalidad	La frontera opera permanentemente. Ocasionalmente se cierra en invierno por corto tiempo. El horario de funcionamiento es de 8 a 20 horas.	
Vías de acceso principales	Tambo Quemado está comunicada con la red vial de Bolivia a través de la carretera Tambo Quemado – Patacamaya de 200 Km. de longitud.	La frontera esta comunicada con el interior de Chile a través de la carretera Arica – Chungara.
Carpeta de rodado y estado	Es una carretera pavimentada con dos carriles y bermas angostas, en buen estado y apartaderos convenientemente espaciados para el estacionamiento de emergencia de camiones.	Es una carretera pavimentada con dos carriles que asciende desde el nivel del mar hasta casi 5.000 msnm en la línea de frontera.
Controles Migratorios	Servicio Nacional de Migración	Policía de Investigaciones
Aduana	Aduana	Avanzada de Aduana en Chungara
Seguridad	Policía Nacional de Bolivia	Carabineros de Chile
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 60.000 camiones	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En un paso de frontera muy importante para el comercio exterior de Bolivia pues está ubicado en una vía de acceso al Océano Pacífico. Diariamente se realizan unos 130 tránsitos aduaneros y cerca de 50 nacionalizaciones, lo cual equivale a un movimiento anual de aproximadamente 900.000 toneladas, que incluyen tanto el tráfico bilateral como las operaciones de comercio exterior de Bolivia con terceros países por combinación carretero – marítimo utilizando el puerto chileno de Arica. A través de este paso también se registran pequeños movimientos de carga hacia y desde Argentina y Brasil. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros entre las ciudades de Iquique y Arica en Chile con la Paz y Oruro en Bolivia. Diariamente se produce un movimiento que varia entre 5 y 6 autobuses	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Bolivia – Chile Por este paso de frontera se canaliza un importante porcentaje del comercio del comercio exterior de Bolivia. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 455 en el sentido Chile (puertos Pacifico) – Bolivia y de u$s 430 en el sentido Bolivia – Chile (puertos Pacifico). Es utilizado también para el transito de pequeños volúmenes de carga provenientes o con destino Argentina y Brasil.	

Nombre del Paso	TAMBO QUEMADO	
Controles Integrados	No existen centros integrados para atender el comercio binacional. Tanto en el lado peruano como en el boliviano se efectúan los trámites de comercio exterior en forma independiente. La mayor parte de movimiento se realiza bajo la modalidad de transito aduanero. Sin embargo, hay un porcentaje de mercancías que se nacionalizan en el complejo boliviano debido a su atención los 365 días del año mientras que en el interior del país solo se trabaja de lunes a viernes. Existe el proyecto de establecer un control integrado en la línea de frontera para el transporte de pasajeros	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En Tambo Quemado existe un recinto aduanero administrado por la empresa "Fronteras". Este recinto está cercado y cuenta con vigilancia de la Policía Nacional. La playa del recinto no esta pavimentada.	En Chungara existe un pequeño estacionamiento por cuanto solo se realizan trámites de transito aduanero.
Varios	Existe un proyecto para construir un centro de atención integrado para el transporte de pasajeros en la misma línea fronteriza. Sin embargo, existe la limitación impuesta en un tratado suscrito entre los dos países que limita las construcciones en un área de 7 Km. a cada lado de la línea fronteriza.	

Frontera lado boliviano – área de control de pasajeros

Paso de Frontera - Lado Chileno

Recinto Aduanero - Lado Boliviano concesionado a Frontera S.A

Instalaciones de la Aduana Boliviana en Tambo Quemado

Nombre del Paso	**DESAGUADERO**	
Países que vincula	Perú – Departamento de Puno	Bolivia – Provincia de la Paz
Localidades fronterizas	Desaguadero, Perú	Desaguadero, Bolivia
Característica de las localidades fronterizas	Comercio y comercio transfronterizo; Agricultura: Papa, cereales, cebada, avena; Ganadería: Ganado ovino, bovino y camélidos; piscicultura: Trucha	
Otras Localidades	Puno, Juliaca 200 km, Moquegua, Ilo, Matarani, Lima	El Alto 125 km, La Paz 175 km, Oruro, Santa Cruz
Ubicación Aspectos geográficos	Ubicado a 3.800 metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Desaguadero – Perú (cerca de 8.000 habitantes) y Desaguadero – Bolivia (cerca de 4.000 habitantes). El terreno es plano y el clima frío,	
Temporalidad	La frontera opera permanentemente. No hay interrupciones por condiciones climáticas. La frontera tiene un horario de operación	
Vías de acceso principales	Desaguadero – Perú esta comunicada por carretera pavimentada con los puertos de Ilo y Matarani sobre el Océano Pacífico. Igualmente con carretera pavimentada con Juliaca y el resto de la red vial del Perú	Desaguadero – Bolivia esta comunicada por carretera pavimentada con las ciudades de El Alto y La Paz. Desde allí por vía terrestre pavimentada con Oruro, Cochabamba y Santa Cruz
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Desaguadero – Perú esta totalmente pavimentada desde los puertos del Pacífico. Se trata de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas.	La vía de acceso a Desaguadero – Bolivia esta totalmente pavimentada. Se trata de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical a lo largo del recorrido.
Controles Migratorios	Dirección General de Migraciones y Naturalización	Servicio Nacional de Migración

Nombre del Paso	DESAGUADERO	
Aduana	Agencia Aduanera de Desaguadero Resguardo de Aduanas del Perú (RAP). Las instalaciones están ubicadas cerca de la línea fronteriza, en el puente antiguo	Subadministración de Aduana de Desaguadero, sus instalaciones están ubicadas cerca de la línea fronteriza, en el puente antiguo
Seguridad	Policía Nacional del Perú	Policía Nacional de Bolivia
Volumen de tránsito anual	120 camiones diarios y menos de 20 vehículos particulares. Se verifican tres servicios de transporte de pasajeros diarios.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es un paso importante para el comercio binacional y para el comercio exterior boliviano. Cerca del 75% del comercio entre los dos países se materializa por este paso de frontera. Las operaciones de transporte carretero en tránsito a terceros países de la CAN es mínimo, aunque se verifican algunas combinaciones carretero – marítimo utilizando los puertos peruanos. En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 400.000 toneladas de las cuales el 45% % lo hicieron en el sentido Perú – Bolivia y el resto en el sentido Bolivia – Perú. El 30% de estos volúmenes lo constituye la carga de comercio exterior de Bolivia en transito hacia o desde los puertos del Pacífico. Ocasionalmente cruzan cargas con destino o desde Argentina y Brasil Adicionalmente existe un activo comercio fronterizo que se moviliza, en forma artesanal, a través del puente viejo.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada en sentido Bolivia – Perú alcanzó a 350 dólares, mientras que en sentido contrario se ubicó en 590 dólares. Los principales productos comercializados por el paso son Harina de frijoles de soja, aceite de soja, tortas de soja, azúcar de caña o remolacha, cerveza de malta, alcohol etílico, minerales de plata, envases, carne bovina, comestibles, gallinas, huevos, maíz, harina de trigo, habas, maníes, cueros y pieles bovinas, hilados de algodón, algodones si cardar y productos de industrias alimentarias. El comercio transfronterizo está conformado por alimentos perecederos como papa, cebolla, frutas y verduras, prendas de vestir, artesanías, materiales para la construcción, artículos de plástico, electrodomésticos y gas licuado. El contrabando tradicional está conformado principalmente por Maíz, tortas de soja, golosinas, galletitas, textiles, ropa usada, cigarrillos, bebidas, repuestos para vehículos, electrodomésticos, gas licuado, cemento y hierro A ambos lados de la frontera el transporte de carácter internacional se efectúa en camiones de gran capacidad. En el Perú, la mayor parte de las importaciones se nacionalizan en frontera. En cambio en Bolivia, la mayor parte del movimiento se efectúa bajo la figura de transito aduanero.	
Controles Integrados	No hay controles integrados. A cada lado de la frontera se efectúan los diversos trámites en forma independiente.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	El CENAF de Desaguadero es un edifico de una planta de aproximadamente 300 m2 ocupado por la aduana. Existiendo en las inmediaciones pequeñas oficinas adicionales par los servicios de Sanidad, Salud , Migraciones y Policía En Desaguadero – Perú se utiliza el Terminal de Tasa, un recinto cerrado de carácter privado donde se realizan algunos trámites aduaneros. Este recinto está estratégicamente ubicado cerca del acceso al nuevo puente internacional y se encuentra conectado informaticamente con la Aduana.	El CENAF de Desaguadero es un edificio de dos plantas situado a 50 metros del puente. En el se encuentran los servicios de Migraciones, policía y sanidad agropecuaria. La aduana se encuentra ubicada en un pequeño edificio a 600 metros. En Desaguadero – Bolivia existe una zona franca. Sin embargo es poco utilizada para trámites aduaneros. Allí hay una balanza. En la zona de frontera no hay (puente viejo) playa de estacionamiento. Consecuentemente los camiones ocupan el espacio público contribuyendo al deterioro de las vías de la ciudad

Nombre del Paso	DESAGUADERO
Varios	El paso de frontera consta de dos puentes: (i) El tradicional que une los cascos urbanos de las dos ciudades y tiene un acceso es difícil. (ii) El nuevo, recientemente construido, con buenas vías de acceso en los dos países. En el puente nuevo existe el proyecto para construir un CEBAF. Está en estudio un mecanismo de operación bajo el cual el puente viejo sería utilizado para el comercio fronterizo y la integración de las dos ciudades y el nuevo para el transporte internacional. El puente viejo se cierra al tránsito vehicular en ocasión de las ferias artesanales que se ubican en el mismo. Presenta asimismo, una intensa actividad comercial (legal e ilegal). Una importante cantidad de los pobladores de ambas localidades encuentran su fuente de trabajo en el transporte artesanal (triciclos) de mercadería a través del puente y en las consiguientes operaciones de carga y descarga de los camiones.

Paso de Desaguadero – Puente Viejo

Vista del Puente nuevo recientemente inaugurado

Instalaciones precarias de la aduana Boliviana a la vera del puente nuevo

Camiones estacionados en la vía pública en las cercanías de la aduana de Bolivia

Transporte de sustancias peligrosas estacionado en la red vial urbana

Aduana de Bolivia y red vial utilizada por el tránsito pesado

Transporte internacional artesanal

Camiones cargando los productos que cruzaron el puente internacional en triciclos

Edificio de la Aduana del Perú

Instalaciones de TASA – Recinto aduanero del Perú concesionado

Nombre del Paso	**CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU**	
Países que vincula	Paraguay - Departamento Alto Paraná	Brasil – Estado de Paraná
Localidad fronteriza	Ciudad del Este	Foz de Iguazú
Características de la localidad	Ciudad del Este, ciudad capital del departamento de Alto Paraná, situada en la margen derecha del río Paraná. Creada en 1957, dejó de ser poblado característico de los frentes pioneros paraguayos-brasileños o punto de apoyo a la construcción de la presa de Itaipú (en funcionamiento desde 1982) para convertirse en núcleo de industrialización de productos forestales y agropecuarios de la región y en centro comercial, turístico y de servicios. Está unida a Foz do Iguaçu (Brasil) por el puente de la Amistad, construido sobre el Paraná, y próxima a las cataratas del Iguazú y al hito donde se reúnen las fronteras paraguaya-argentina-brasileña. Es la segunda ciudad del país y la sede de facultades filiales de las universidades Nacional y Católica de Asunción. Población (1995), 180.989 habitantes	Foz do Iguaçu, ciudad situada en el extremo suroeste del estado de Paraná, en la región sur de Brasil. Se trata de centro turístico y comercial con algunas peculiaridades. Está localizada en las márgenes de las cataratas del Iguazú, lo que la ha convertido en un centro turístico de atracción internacional. En el área se encuentra el Parque nacional do Iguaçu, muy concurrido, que limita con otro del mismo nombre en el lado argentino. Su aeropuerto tiene capacidad para acoger aviones de gran porte y su infraestructura hotelera es una de las más eficientes del país. Es también un importante centro comercial, conectado por carretera con Ciudad del Esta, principal ciudad comercial de otro país vecino, Paraguay. Esta función atrae a miles de compradores de todo el Brasil, que atraviesan la frontera internacional para comprar productos importados de otras partes del mundo, transformando, en ciertas épocas del año, el paisaje en las inmediaciones del puente de la Amistad, que une los dos países, en un escenario

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
		bíblico digno del Éxodo. Finalmente, su última peculiaridad tiene que ver con la construcción de la central hidroeléctrica de Itaipú, obra monumental que asoció a Brasil y Paraguay en su construcción y que modificó fuertemente el paisaje y la estructura productiva de la región, al inundar enormes áreas para dar cabida al lago artificial de la presa, y acoger en la zona a una gran parte de los obreros que trabajan en su construcción. Por todo esto, Foz do Iguaçu es un centro urbano con una débil relación con su área de influencia, a pesar de tener una población apropiada para ser una capital regional. Población 259.000 habitantes.
Otras Localidades	Dr. León Mallorquín	Cascabel - Medianeira
Ubicación	25° 32’ Latitud Sur – 54° 35’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El relieve de la zona es mesetario,. Presenta temperaturas extremas de hasta 42° en verano y –5° en invierno	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 7	Ruta BR 369 y BR 277
Carpeta de rodado y estado	Asfaltada – Estado Bueno	Asfaltada – Estado Bueno
Controles Migratorios	Migraciones – Horario 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 Hs.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Aduana Paraguay. Horario de 07.00 a 19.00 hs., atención permanente con pago de habilitación.	Receita Federal, Controles fitosanitarios, Transporte y Salud. Horario de lunes a Viernes de 07 a 19.00 hs.
	La liberación de los camiones tiene horarios preestablecidos en función de las deficiencias operativas (saturación) del puente. Estos horarios son de 07.00 a 08.45 hs, y de 15.45 a 17.30 hs. para los tráficos diurnos y de 19.00 a 24.00 hs. para los nocturnos (despachos de soja, maíz y pellets de soja)	
Volumen de tránsito anual	El tránsito anual de vehículos de carga es superior a los 100.000 camiones. Si bien no se disponen cifras del tránsito de vehículos utilitarios y particulares, el mismo es particularmente intenso – saturando la vía – en el horario comercial (09.00 a 16.30 Hs.) donde resulta más rápido realizar el cruce caminando que a bordo de los vehículos	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de uno de los principales pasos carreteros en Sud América y el primero en importancia en la vinculación Paraguay – Brasil. En el año 2000 se movilizaron por este paso mercaderías con un volumen de 1.800.000 toneladas y un valor de aproximadamente 900 millones de dólares. El 65% del volumen transportado corresponde a Exportaciones paraguayas, pero éstas sólo representan el 30% del valor total. Esta diferencia es explicada por la composición de las exportaciones paraguayas constituidas casi excluyentemente por graneles. Por este paso se registra, asimismo, una pequeña porción de comercio entre Paraguay y Uruguay	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada de exportación paraguaya alcanza a 226 dólares, mientras que en sentido contrario, la mayor presencia de productos elaborados eleva este valor a aproximadamente 1000 dólares.	

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Cuenta con un recinto aduanero ubicado a un lado del puente donde se atienden las importaciones de mercaderías que no ingresan en contenedores. Los despachos de contenedores y del resto de las exportaciones son controlados en una estación de administración privada distante a 4 km. de la frontera (ALGESA). En el puente el recinto aduanero cuenta con playas para aproximadamente 200 camiones, ubicadas, en función de la topografía en varios niveles, donde se realizan los controles sobre la mercadería. Se presentan problemas de circulación interna lo que ocasiona demoras injustificadas a los camiones ya liberados La organización interna de las actividades es bastante desordenada. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas en el recinto. El recinto de ALGESA cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad. En el trayecto desde el puente hasta ALGESA, los camiones viajan escoltados. En sentido contrario, con un día de demora se cruza la información diaria de camiones despachados y efectivamente salidos por el puente En el puente la infraestructura disponible son las playas del recinto Los servicios de comunicaciones son suficientes. ALGESA es un complejo que cuenta con una superficie total de 265.000 m2, de los cuales 100.000 se destinan a patios de estacionamiento. Ofrece todos los servicios necesarios para el transportista (restaurante, duchas, comunicaciones etc.) y las cargas, incluso para cargas refrigeradas En el predio se localizan oficinas de despachantes de aduanas y transportistas. Dispone asimismo, de una sala de computadoras donde los despachantes realizan las operaciones que reclama el sistema informático aduanero paraguayo.	Los controles se realizan en las Estación Aduanera Interior de Foz de Iguazú (EADI – Foz de Iguazú).). El trayecto desde y hacia el puente los camiones lo realizan con un tránsito simplificado y cuentan con tiempos máximos para arribar al EADI o al Puente Cuenta con muy buena infraestructura y equipamiento para la realización de los controles por parte de los funcionarios de aduana y sanidad y eficiente vinculación informática con la Receita Federal. Cuenta asimismo con un módulo similar para conexión con la aduana paraguaya Los despachantes de aduana cuentan con infraestructura y servicios apropiados. El predio de 135.000 metros cuadrados cuenta con capacidad para albergar a 600 camiones y terminales para camiones frigoríficos en un número de 30. Dispone asimismo de 3000 m2 de depósitos para carga general y de 530 m2 para carga refrigerada e instalaciones segregadas para las mercaderías peligrosas. A cada camión se le asigna una ubicación específica en la playa. La EADI cuenta con dos entradas destinadas a los flujos con origen en Argentina y otra para los flujos de transporte con Paraguay y para las exportaciones que se dirigen como destino final o en tránsito hacia la Argentina Los transportistas, además de los cargos por los diversos servicios que se prestan, abona en concepto de estadía una tarifa que oscila entre los 7 a 9 dólares según el tipo de camión. Por cada camión ingresado, la concesionaria lleva un registro informático de los tiempos que demora cada operación a su cargo, resultando los tiempos intermedios los requeridos por los controles

Nombre del Paso	CIUDAD DEL ESTE – FOZ DE IGUAZU
Controles integrados	De acuerdo a la información del organismo brasileño GEIPOT, los controles se encuentran integrados en ambos lados de la frontera. La situación a fines de 2001 mostraba que en el recinto ubicado en el puente se dispone de un espacio físico sin utilizar para los funcionarios Brasileños y Funcionarios paraguayos en la EADI sin actividades específicas en virtud de no haberse acordado los mecanismos para la integración. Su labor se circunscribía a intercambiar datos con los funcionarios brasileños. A su vez estos mostraban escasa predisposición para trasladarse a Paraguay.
Varios	En caso de no existir problemas con la documentación y en tanto los despachantes de aduana actúen con eficiencia los tiempos que demoran los controles hasta la liberación del vehículo se sitúan entre 2 y 4 horas en el lado paraguayo, mientras que en el lado brasileño se demora entre 2 a 3 horas para las exportaciones y de 3 a 4 horas para las importaciones. Los horarios para el despacho de vehículos, adaptados a las restricciones del puente, no permiten adelantar las liberaciones, que salvo casos excepcionales se producen en el mismo día. Muchos transportistas arriban a la frontera en horarios en los que no resulta posible acceder a la liberación en el mismo día o bien son liberados en uno de los lados pero deben esperar hasta el día siguiente para la intervención del otro país. Son frecuentes los casos que hacen noche en el paso o sus inmediaciones para acceder a un buen lugar cuando comienza la atención. Existen varios proyectos para incrementar la capacidad de la vinculación mediante construcción de nueva infraestructura o ampliación de la existente

Vista de la EADI FOZ DE IGUAZU

Vista parcial del Puente de la Amistad en horario comercial

Vista parcial del recinto aduanero paraguayo

Vista de calle interna y patio de estacionamiento de ALGESA

Paso de camiones por el Puente de la Amistad

Nombre del Paso	**PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA**	
Países que vincula	Paraguay – Departamento de Amambay	Brasil – Mato Grosso Do Sul
Localidad fronteriza	Pedro Juan Caballero	Ponta Porá
Otras Localidades	Concepción	Antonio Joao
Ubicación	22° 04' Latitud Sur - 55° 06' Longitud Oeste	
Características de las ciudades	Pedro Juan Caballero, 77.200 habitantes, capital del departamento de Amambay, Está enclavada a 700 m de altitud, en las estribaciones del cerro Corá, en una zona elevada adscrita a la sierra de Amambay. Tan sólo la separa de la ciudad brasileña de Ponta Porã, 61.000 habitantes, localidad perteneciente al estado de Mato Grosso do Sul con la que mantiene un intenso intercambio, el límite fronterizo internacional. Destacado centro administrativo y comercial, se halla en una región agrícola especializada en la cría de ganado y el cultivo de café	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Terrestre, Ruta (5) que une Concepción, Pedro J. Caballero, Ruta (2) une Asunción, Cnel. Oviedo- Ruta(3) une Cnel. Oviedo, Yby Yau -Ruta (5) pasa por Yby Yau hasta Pedro J. Caballero.Posee conexión aérea con la Capital del País	BR 163 y BR 463
Carpeta de rodado y estado	Asfalto – Estado Bueno	BR 163 Asfalto – Estado Bueno, BR 463. Asfalto pequeño tramo de 4 Km. en reparación
Controles Migratorios	Migraciones Paraguay – Horario 24 horas	Policía Federal
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Aduana Paraguay – Horario para cargas y pasajeros 07.00 a 19.00 Hs.	Receita Federal y Ministerio de Agricultura de Lunes a Viernes de 07.30 a 11.00 y de 13.00 a 17.30 hs.

Nombre del Paso	PEDRO JUAN CABALLERO – PONTA PORA	
Volumen de tránsito anual	El volumen anual de camiones que circulan por el paso oscila en 9.000 unidades	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del tercer paso en importancia en el comercio bilateral con Brasil, medido en volúmenes transportados. En el año 2000 el comercio internacional totalizó 160.000 toneladas y 60 millones de dólares. La orientación predominante se da en los despachos de exportación del Brasil que totalizan el 61% del volumen comerciado y el 56% del valor	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor de la tonelada transportada desde Brasil alcanza en promedio a 400 dólares, mientras que en sentido inverso alcanza a 500 dólares. Estos valores se encuentra muy por debajo de la media de los envíos carreteros totales de Brasil a Paraguay y superior a la media de los correspondientes a Paraguay Los principales productos comerciados son: mercaderías en general (electrónica, comestibles, bebidas, insumos, pilas, neumáticos, vehículos, semilla de pasto, suplemento mineral, madera aserrada, durmientes, semillas de soja, carne refrigerada, productos plásticos, animales en pie, etc	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Almacenaje: No cuenta con almacenaje. Maquinarias: Cuenta con un Montacargas. Horario: Lunes a Viernes de 7:00 hs. a 17:30 hs. diarias, excepto Domingos y Feriados. .	En el programa de la Receita Federal en materia de infraestructura y gestión de los pasos de frontera está previsto la licitación de una Estación Aduanera de Interior EADI en Ponta Porá
Controles integrados	Los controles de pasajeros se encuentran integrados en el lado paraguayo, mientras que los de carga se ubican en el lado brasileño	

Nombre del Paso	GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA	
Países que vincula	Brasil – Mato Grosso do Sul	Paraguay - Dpto. de CANINDEYU
Localidad fronteriza	Guaira (Estado de Paraná) 28.700 habitantes – Mondo Novo (Estado de Mato Grosso do Sul) 15.700 habitantes	Salto del Guaira – 19.500 habitantes
Otras Localidades	Cascabel	Cnel. Oviedo ; Ciudad del Este
Ubicación	54° 03 Longitud Oeste y 24° 01' Latitud Sur (Guaira) y 54° 02' Longitud Oeste - 24° 0' Latitud Sur (Mundo Novo) Ciudad de Salto del Guaira, Región Oriental, Dpto. de CANINDEYU Frontera con el Brasil (Frente a la ciudad de Guaíra Estado de Paraná, por agua y por tierra con Mundo Novo Estado de Mato Groso del Sur).	
Aspectos geográficos		
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	BR 272; BR 163	Terrestre, a través de la Ruta (10) "Las Residentas". Fluvial, Río Paraná (Lago Itaipu).Aéreo, Aeropuerto Salto del Guaira
Carpeta de rodado y estado	BR 272 Asfalto y consolidado entre Guaira y Campo Mourá. BR 163 Asfalto. Estado Bueno	Estado regular
Controles Migratorios	Policía Federal – Horario de 07.00 a 19.00 Hs.	Migraciones – Horario 24 Hs.

Nombre del Paso	GUAIRA – MONDO NOVO – SALTO DEL GUAIRA	
Aduana	Ambos Pasos: Receita Federal y Ministerio de Agricultura (sólo en Guaira). Horario de Lunes a Viernes de 07.30 a 19.30. Sábados sólo Receita Federal de 7.30 a 12.00 horas	Aduana Paraguay. Horario Lunes A viernes de 07.00 a 19.00. Habilitación fuera de horario con pago
Volumen de tránsito anual	El tránsito anual de camiones por el paso (tanto los provenientes de Guaira como de Mundo Novo) totalizan aproximadamente 13.000 unidades	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la segunda vinculación en importancia en el comercio carretero entre Brasil y Paraguay. En el año 2000 se canalizaron por este paso mercaderías por un volumen de 245.000 toneladas y un valor de 38 millones de dólares. El 83% del volumen transportado corresponde a exportaciones paraguayas	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de las exportaciones brasileñas, oscila en torno a los 315 dólares por tonelada, mientras que en sentido contrario este guarismo alcanza los 125 dólares. Estos valores son sustancialmente inferiores al los registrados en el comercio carretero total entre ambos países Principales Productos: mandioca, maíz, soja, madera, cal agrícola, implementos agrícolas, algodón, carbón, abono, ganado en pie, palmito, desperdicio agrícola, huevo de gusano de seda, fécula de mandioca	
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados de acuerdo al criterio país de entrada / país sede tanto en Guaira como en Mundo Novo	

Nombre del Paso	CHUY - CHUI	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Rocha	Brasil – Rio Grande do Sul
Localidad fronteriza	Chuy – 9.800 habitantes	Chui – 5.200 habitantes
Otras Localidades	Rocha	Santa Victoria del Palmar – Rio Grande
Ubicación	33° 07’ Latitud Sur – 53° 04’ Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Frontera seca, el límite internacional es la Av. Internacional Uruguay – Brasil	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 9	BR 471
Carpeta de rodado y estado	Pavimentada – Estado Bueno	Pavimentada – Estado Bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana y otros controles a las cargas	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 08.00 a 20.00 hs, Sábado de 09.00 a 12 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria) Transporte: Pasajeros 24 Hs.; Cargas de Lunes a Viernes de 09.00 a 19.00 Hs. Y sábados de 10.00 a 13.00 Hs.	Receita Federal . Pasajeros 24 hs. Cargas Lunes a Viernes de 07.00 a 18.00 Hs Transporte Cargas: Lunes a Viernes de 8.30 a 18.00 Hs Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 8.30 a 18.00 Hs
Seguridad		Policía Federal

Nombre del Paso	CHUY - CHUI
Volumen de tránsito anual	En el año 2000, la cantidad de camiones que utilizaron el paso oscila en los 35.000
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata, junto a Yaguarao – Río Branco, de la principal vinculación para el comercio carretero entre Brasil y Uruguay. En el año 2000, de acuerdo a la información provista por la Receita Federal, se movilizaron por este paso aproximadamente 600.000 toneladas por un valor de 600 millones de dólares. La direccionalidad, marca una leve supremacía de los despachos brasileños que representaron el 55% del total transportado.
	Por este paso se registra un movimiento de menor importancia del comercio entre Argentina y Brasil en tránsito por Uruguay, de aproximadamente 30.000 toneladas.
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor de la tonelada transportada es muy similar en ambos sentidos y oscila en torno a los 1000 dólares Los principales productos transportados son: plástico y sus manufacturas; cereales; leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal. carne y despojos comestibles; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo: productos farmacéuticos; grasas y aceites animales o vegetales; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal: papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa. prendas y complementos (accesorios).;caucho y sus manufacturas: productos químicos orgánicos ; productos cerámicos; azucares y artículos de confitería; combustibles minerales. aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; plástico y sus manufacturas; carbón vegetal y manufacturas de madera; frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios(cítricos). melones o sandias; sal; azufre; tierras y piedras; yesos. cales y cementos; café. te. yerba mate y especias
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados con el criterio de país entrante / país sede. Recientemente, el Gobierno Uruguayo ha llamado a licitación para la construcción y explotación de un centro unificado de control. La concesión preveía una duración de 30 años. No se presentaron interesados. En la actualidad se está reviendo el contenido de los pliegos para realizar un nuevo llamado.
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	De acuerdo a la información existente el paso no cuenta con infraestructura y equipamiento adecuados para el control del transporte de cargas. En opinión de transportistas y operadores parte de la carga que debería canalizarse naturalmente por otros pasos (como Santana do Livramento – Rivera) se vuelca a este en virtud de las deficiencias en el control
Varios	La ciudad de Chuy (Uruguay) opera como zona franca lo que otorga al conglomerado una intensa actividad comercial.

Nombre del Paso	RIO BRANCO - JAGUARAO	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Cerro Largo	Brasil – Estado Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Río Branco – 14.000 habitantes	Jaguarao – 35.000 habitantes
Otras Localidades	Melo	Arroio Grande; Pelotas; Río Grande
Ubicación	53° 04’ Longitud Oeste - 32° 05’ Latitud Sur	
Aspectos geográficos	Los poblados están separados por el Río Yaguarón que sirve de límite natural a ambos países. Paisaje eminentemente rural y de vocación ganadera.	

Nombre del Paso	RIO BRANCO - JAGUARAO	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas Nacionales 18; 8	BR 116
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Bueno	Pavimento – Estado Bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 09.00 a 12. 00 y de 14.00 a 19.00 hs, Sábado de 10.00 a 12.00 hs.	Receita Federal . Cargas Lunes a Viernes de 08.30 a 19.00 Hs. y sábados de 08.00 a 12.00
	Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. (existe habilitación extraordinaria)	Transporte cargas : Lunes a Viernes de 8.a 11.30 y de 13.30 a 17.30 hs. Sábados de 09.00 a 11.00 Hs.
	Transporte: Pasajeros 24 Hs.; Cargas de Lunes a Viernes de 09.00 a 19.00 Hs. Y sábados de 10.00 a 13.00 Hs.	Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 09.00 a 12.00 y de 14.00 a 19.00. Sábados de 10.00 a 12.00 Hs.
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	El volumen de camiones cargados que circulan por este paso alcanza a las 21.000 unidades	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Junto con el paso de Chuy – Chui , es el de mayor importancia en el comercio bilateral entre Brasil y Uruguay. De acuerdo a información provista por la Receita Federal se movilizaron por este paso aproximadamente 500.000 toneladas con un valor cercano a los 250 millones de dólares.	
	El sentido del intercambio muestra una clara preponderancia de los flujos Uruguay – Brasil con el 76% del volumen total intercambiado.	
	Por esta vía se canaliza también parte del comercio carretero entre Brasil y Argentina, en tránsito por Uruguay	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada exportada por Uruguay oscila en torno a los 450 dólares, mientras que las exportaciones brasileras se ubican en 1000 dólares por tonelada. En el paso se registra una importante intervención de controles fitosanitarios. Los principales productos transportados son: plástico y sus manufacturas; cereales; leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal. carne y despojos comestibles; productos de la molinera; malta; almidón y fécula; inulina; gluten de trigo: productos farmacéuticos; grasas y aceites animales o vegetales; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal: papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa. prendas y complementos (accesorios);caucho y sus manufacturas: productos químicos orgánicos ; productos cerámicos; azucares y artículos de confitería; combustibles minerales. aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales; residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; plástico y sus manufacturas; carbón vegetal y manufacturas de madera frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios(cítricos). melones o sandias; sal; azufre; tierras y piedras; yesos**. cales y cementos; café. te. yerba mate y especias**	
Controles integrados	Los controles de pasajeros se encuentran integrados en territorio Uruguayo, mientras que los de cargas se ubican en el lado Brasileño	
Infraestructura disponible	El área de Control Integrado (EADI) se encuentra ubicada en la Ciudad de Jaguarao, distante a 5 Km. Del paso fronterizo. Cuenta con una superficie de 6 hectáreas. Desde 1997 está concesionada a la Empresa Banrisul y a la fecha se ha llamado a una nueva licitación.	

Nombre del Paso	RIO BRANCO - JAGUARAO
para el control y servicios a las cargas y operadores privados	La infraestructura operacional existente consiste en: área de almacenaje de 1100 m2, área cubierta para la revisión física de la mercadería y el trasbordo de 1000 m2, playa de estacionamiento para 210 unidades; servicio de vigilancia las 24 hs., personal para la estiba de las cargas, equipamiento para el movimiento de cargas fraccionadas o a granel; 775 m2 para albergar a los distintos organismos nacionales de control, sistema informático de registro de entrada y salida de vehículos.
	En lo que respecta a comunicaciones, son adecuadas en el ámbito brasileño pero existen restricciones en el lado uruguayo, por lo que en oportunidades se verifica una restricción para la transmisión de datos por parte de los funcionarios aduaneros de ese país.
	La dotación de personal es adecuada para las necesidades actuales.
	Los despachantes aduaneros cuentan con oficinas en el ACI

Puente Internacional Río Branco - Jaguarao

Nombre del Paso	SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA	
Países que vincula	Brasil – Rio Grande do Sul	Uruguay – Departamento de Rivera
Localidad fronteriza	Santana do Livramento	Rivera
Características de la localidad	Las actividades económicas del Municipio son el sector primario y la agroindustria (explotaciones bovinas y ovinas y frigoríficos, rebaños lecheros, arroz, vitivinicultura). La población es de 93.000 habitantes	Ciudad del norte de Uruguay, es el punto más septentrional del sistema ferroviario uruguayo. Rivera es una región productora de fruta, ganado, tabaco, algodón, cereales y verduras y cuenta con un activo mercado de carnes. También se fabrican productos textiles y labores de tabaco. Intensa actividad comercial originada en la instalación de una zona franca.. Población 85.000 habitantes.
Otras Localidades	Bagé, Quaraí, Rosario do Sul	Tacuarembó; Artigas
Ubicación	30° 8' latitud sur y 55° 5' longitud oeste	

Nombre del Paso	SANTANA DO LIVRAMENTO - RIVERA	
Aspectos geográficos	Ubicado en la Cuchilla de Santa Ana y enclavado entre dos cerros se forma un microclima con temperaturas agradables en invierno y calurosas en verano. La separación entre ambos países es una calle	
Temporalidad	Temporalidad.	
Vías de acceso principales	BR 293 y BR 158	Rutas N° 5, 27 y 26
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Bueno	Pavimento. Estado Bueno, salvo ruta 26 regular
Controles Migratorios	Policía Federal – Horario 24 horas	Dirección de Migraciones – Horario 24 horas.
Aduana y controles sanitarios a las cargas	Receita Federal (también realiza controles de transporte) Lunes a Viernes de 08.00 a 19.00 hs. Horarios parametrización Sixcomex cuatro; Ministerio de Agricultura: Sanidad Animal, lunes a viernes de 08.00 a 12.00 y de 13.30 a 18.00 hs. Sanidad Vegetal de 8.00 a 18.00 hs.	Dirección de Aduana Lunes a Viernes de 8.00 a 19.00 hs.. Transporte: Lunes a Viernes de 07.00 a 19.30 hs. Sanidad animal, lunes a viernes de 12.00 a 18.00 hs. – Sanidad Vegetal, lunes a viernes de 08.00 a 16.00 hs.
Volumen de tránsito anual	Vehículos de carga 12.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Es la tercera vinculación en importancia en el comercio bilateral entre Brasil y Uruguay, utilizada para intercambios por valor de 120 millones de dólares y 200.000 toneladas. El sentido de los volúmenes transportados es equilibrado, con leve supremacía de los despachos originados en Brasil Se verifican movimientos menores correspondientes al comercio argentino – brasileño, en tránsito por Uruguay y al de Uruguay – Paraguay, en tránsito por Brasil	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor medio de la tonelada transportada, alcanzó en el año 2000 a 770 u$s/ton y 460 u$s/ton. para las exportaciones brasileñas y uruguayas respectivamente. Las cargas transportadas por este paso, muestran la siguiente composición: no perecederas 53.8%; principalmente perecederas 23.12% y mixtas 23.1%.	
Controles integrados	Los controles a las cargas se encuentran localizados en un mismo ámbito físico, más su consecución , salvo para los productos que requieren análisis fitosanitario, es secuencial. Los controles migratorios, aun los de la tripulación de los vehículos de carga, se encuentran integrados en la ciudad de Rivera a casi 4 kms. del área de control integrada de cargas.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Centro de control integrado concesionado a la firma BAGERGS, ubicado a 6 Km de las ciudades de Santana do Livramento y Rivera, se accede por las rutas BR 158 y Ruta Nacional N° 5. Localizado en un área de 20 hectáreas cuenta con: Área de almacenamiento 1000 m2, área cubierta auxiliar 900 m2, área cubierta para revisión física 480 m2, patio asfaltado para 120 camiones, servicios para cargas refrigeradas, balanza, personal para la estiba de la carga y área administrativa para los organismos de control de ambos países de 540 m2. La empresa concesionaria cuenta con un sistema informático que registra la entrada de los vehículos y una vez liberados, su salida. Los despachantes de aduana cuentan con oficinas localizadas fuera del predio en la adyacencia de la aduana Uruguaya. Ambas aduanas cuentan con interconexión a los sistemas informáticos centrales y disponibilidad de comunicaciones adecuadas.	
Varios	Prácticamente no se verifica la existencia de tránsitos aduaneros al amparo del MIC/DTA, la casi totalidad de las exportaciones hacen aduana en frontera mientras el grueso de las importaciones se nacionaliza en ella	

Instalaciones para el control físico de la mercadería en el ACI

Playa de estacionamiento camiones en el ACI

Sector de Oficinas Uruguayas y del concesionario en el ACI

Edificio de control integrado de pasajeros en la ciudad de Rivera

Nombre del Paso	**BELLA UNION – BARRA DO QUARAI**	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Artigas	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Bella Unión - 13.500 habitantes	Barra do Quaraí – 3.500 habitantes
Otras Localidades	Salto	Uruguayana
Ubicación	57° 06' Longitud Oeste – 30° 03' Latitud Sur	
Aspectos geográficos	Ubicado en un punto donde confluyen los límites de Argentina (Monte Caseros – Corrientes), Uruguay y Brasil	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Nacional N° 3	BR 472
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Regular	Pavimento – Estado bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 07 a 19.00 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. Transporte: Pasajeros Cargas de Lunes a Viernes de 07. a 19.00 Hs.	Todo el proceso de despacho aduanero de Importación y Exportación se realiza en la Estación Aduanera de Uruguaiana
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	La cantidad de camiones que utilizan el paso oscila en los 6000. En este paso se registra un importante flujo de vehículos vacíos equivalente al 50% de los pasantes	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de una vinculación de relativa importancia en el comercio Bilateral entre Uruguay y Brasil. En el año 2000 se comerciaron por este paso mercaderías por un volumen de 100.000 toneladas y un valor de aproximadamente 21 millones de dólares El sentido de las cargas es parejo, por lo que no resulta claro el motivo de la gran cantidad de camiones vacíos que se registran en el paso	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada en ambos sentidos asciende a aproximadamente a 200 dólares.	
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados con el criterio país de entrada / país sede	

Nombre del Paso	**ACEGUA - ACEGUA**	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Cerro Largo	Brasil – Río Grande do Sul
Localidad fronteriza	Aceguá	Aceguá
Otras Localidades	Melo	Bagé
Ubicación	31° 09' Latitud Sur - 54° 02' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Área de penillanura de relieves tubulares y cerros de escasa elevación	

Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta N° 8 y N° 26	BR 473; BR 293 y BR 153
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Regular	BR 473 desde Río Grande consolidado; tramo Aceguá Bage (empalme ruta 153) Pavimentado. Estado Bueno Ruta 293 desde Pelotas a empalme BR 473 Pavimentado . Estado Bueno
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migración. Horario 24 hs.	Policía Federal . Horario 24 Hs.(Atención en la Ciudad de Bagé)
Aduana Y otros controles a las cargas	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 13 a 17 hs.. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. Transporte: Pasajeros 24 Hs.; Cargas de Lunes a Viernes de 14 a 18.00 y sábados de 10.00 a 13.00 Hs.	Receita Federal (incluye controles de transporte) Pasajeros 24 hs. Cargas Lunes a Viernes de 14.00 a 18.00 Hs. Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 13.00 a 19.00 Hs
Seguridad		Policía Federal
Volumen de tránsito anual	El volumen de camiones que utiliza este paso es de aproximadamente 1800 unidades.	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de menor importancia en el comercio bilateral entre Uruguay y Brasil. El volumen de carga registrado en el año 2000 asciende a 40.000 toneladas. Con marcada direccionalidad en el sentido UR – BR (85%)	
Controles integrados	El control de los vehículos de carga se encuentra integrado y ubicado en territorio Brasileño	

Nombre del Paso	**ARTIGAS - QUARAI**	
Países que vincula	Uruguay – Departamento de Artigas	Brasil – Río Grande Do Sul
Localidad fronteriza	Artigas – 35000 habitantes	Quaraí – 24000 habitantes
Otras Localidades	Salto; Tacuarembó	Santana do Livramento - Uruguaiana
Ubicación	56° 05' Longitud Oeste – 30° 04' Latitus Sur Se encuentra en la cuesta basáltica de Haedo, a orillas del río Cuareim, en el llamado Paso del Bautista, y vincula ambas ciudades por medio del puente de La Concordia, construido en 1968.	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Rutas nacionales 31 y 4	BR 293
Carpeta de rodado y estado	Pavimento – Estado Regular	Desde y hacia Uruguaiana y Santana do Livramento Pavimento – Estado Bueno, salvo tramo 3 kms. En construcción
Controles Migratorios	Dirección Nacional de Migraciones. Horario: 24 hs.	Policía Federal – Horario 24 hs.
Aduana	Dirección Nacional de Aduanas . Horario : Pasajeros 24 hs.; Cargas de lunes a Viernes de 13.00 a 18.00 hs. Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca: Lunes a Viernes de 8 a 16. hs. Transporte: Pasajeros Cargas de Lunes a Viernes de 11.00 a 18.00 Hs.	Receita Federal . Cargas Lunes a Viernes de 08.00 a 12.00 y de 13.30 a 17.30 Hs. Transporte Cargas: Realizados por Receita Federal. Controles Fitosanitarios Lunes a Viernes de 08.00 a 12.00 y de 13.30 a 17.30 Hs
Seguridad		Policía Federal

Volumen de tránsito anual	El volumen anual de camiones que utilizan el paso asciende a aproximadamente 1500 unidades
Importancia en el comercio bilateral y regional	De escasa importancia en el comercio Bilateral, es de cierta importancia para el comercio regional del Departamento de Artigas. Por el mismo se exportan los productos de la región, fundamentalmente ganaderos; ganado lanar, vacuno, salazones y carnes enfriadas, así como otros derivados de la agricultura, principalmente cereales y frutales El volumen transportado en el año 2000 ascendió a 40000 toneladas, de las cuales 38.000 correspondieron a exportaciones Uruguayas.
Controles integrados	Los controles se encuentran integrados a ambos lados de la frontera con el criterio país de entrada / país sede

Nombre del Paso	**SANTA ELENA - PACARAIMA**	
Países que vincula	Venezuela - Estado Bolívar - Municipio Gran Sabana	Brasil - Estado Roraima - Municipio Pacaraima
Localidades fronterizas	Santa Elena a 17 Km de la línea de frontera	Pacaraima
Otras Localidades	Ciudad Guyana 707 Km, Ciudad Bolívar 820 Km	Boa Vista 220 Km, Manaos
Ubicación	04° 30' Latitud Norte - 61° 04' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 20°C.	
Temporalidad	Este paso de frontera presta servicio permanentemente y no tiene interrupciones por factores climáticos. La frontera se cierra a las 10 pm	
Vías de acceso principales	Santa Elena esta está comunicada por carretera con Ciudad Guyana (Ruta 10) y Ciudad Bolívar, capital del estado Bolívar (Ruta 19) donde esta ubicado un puente sobre el río Orinoco. Actualmente esta en proyecto la construcción de un nuevo puente sobre el río Orinoco en Puerto Ordaz	Pacaraima esta comunicada por carretera con Boa Vista y Manaos. La carretera es de dos carriles y esta pavimentada pero hay pasos en mal estado
Carpeta de rodado y estado	La carretera entre Puerto Ordaz y la línea de frontera está completamente pavimentada. Se trata de una carretera con dos carriles y bermas. El primer sector entre Puerto Ordaz y Upata (56 Km) es una autopista con dos calzadas. Todo el trazado es a través de una sabana	La carretera entre Pacaraima y Boa Vista esta pavimentada. Sin embargo, existen algunos tramos en regular estado.
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	Policía Federal
Aduana	Aduana Subalterna de Santa Elena, SENIAT	Inspectoria da Receita Federal Pacaraima
Seguridad	Resguardo Nacional de Aduanas - Guardia Nacional	Policía Federal
Volumen de tránsito anual	Aproximadamente 6 camiones diarios	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera interesante por cuanto comunica la Orinoquía con la Amazonía. Entre enero y octubre de 2002 cruzaron la frontera 1692 camiones de carga, lo que da un promedio de 170 camiones por mes y unos 6 por día. Al contrario de lo que sucede en otros pasos de frontera, los semirremolques son estacionados mientras se realizan los trámites de frontera y los remolques (chutos/cabezotes/tractores) se desplazan a realizar otros viajes (en otras fronteras los remolques y semirremolques actúan como una solo unidad). El mayor movimiento de carga se efectúa en el sentido Brasil – Venezuela. En este paso se han registrado pequeños movimientos de carga entre Brasil y Colombia. Existe un importante movimiento de carácter fronterizo de pasajeros entre Santa Elena y	

Nombre del Paso	SANTA ELENA - PACARAIMA	
	Pacaraima. Este tráfico se realiza libremente en su mayor parte en vehículos de servicio público. Existe servicio de autobuses entre Ciudad Bolívar (Venezuela) y Manaos (Brasil). Diariamente cruzan la frontera entre 4 y 5 autobuses.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Venezuela – Brasil El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 130 en el sentido Venezuela – Brasil y de u$s 1450 en el sentido Brasil – Venezuela. Los principales productos transportados hacia Venezuela son maderas y electrodomésticos (televisores y otros). Hacia Brasil son productos vegetales (limones y otros) y minerales	
Controles Integrados	No hay controles integrados entre los dos países. Sin embargo, en cada lado de la frontera las diferentes entidades nacionales actúan coordinadamente En Venezuela existe un complejo fronterizo ubicado a 17 km de Santa Elena, cerca de la línea fronteriza. En dicho complejo, administrado por el SENIAT, funcionan las oficinas del Seniat, Resguardo de Aduanas - Guardia Nacional, DIEX y el Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (Sasa). Estas entidades actúan coordinadamente. No existe banco En Brasil cada entidad tiene sus propias instalaciones a lo largo de la calle de acceso. El primer control corresponde al Servicio Nacional de Vigilancia Sanitaria, luego la Policía Federal y enseguida la aduana. Adicionalmente hay dependencias de los ministerios del Medio Ambiente y de Agricultura.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Frente a las instalaciones del Seniat existe una playa de estacionamiento para los camiones. Esta playa no esta cercada ni tampoco esta pavimentada. No hay instalaciones de apoyo y servicio a los transportadores	Existe una playa lejos del complejo fronterizo
Varios	Dependiendo de las condiciones imperantes en cada país la actividad comercial se sitúa en uno u otro lado de la frontera. Actualmente la mayor parte del comercio esta localizado en Pacaraima. Anteriormente estuvo en San Elena.	

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de la Aduana de Venezuela, cerca de Santa Elena de Guairen

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Parqueo de semiremolques en la playa de estacionamiento. Complejo de Frontera de Venezuela

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de Frontera en Brasil. Remolques parqueados en la vía de acceso

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de Frontera en Brasil

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Calle comercial en Pacaraima, Brasil
FARMÁCIA
VIRGEM DE FÁTIMA
FARMÁCI

Nombre del Paso	**CHACALLUTA**	
Países que vincula	Perú, Departamento de Tacna	Chile – I Región Tarapacá, provincia y comuna de Arica
Localidad fronteriza	La Concordia	Arica – 17 Km.
Otras Localidades	Tacna	
Ubicación	Coordenadas Geográficas: Latitud Sur 18º 18´ - Longitud Oeste 70º 19	
Aspectos geográficos	El clima predominante es el desértico normal, de gran sequedad atmosférica y alta oscilación térmica diaria	
Temporalidad	Permanente	
Vías de acceso principales	Ruta Panamericana Sur	Ruta N° 5
Carpeta de rodado y estado	Pavimento en buen estado	Pavimento en buen estado
Controles Migratorios	Dirección General de Migraciones y Naturalización	Policía Internacional
Aduana	Intendencia de SUNAT	Aduana de Arica – Avanzada de Chacalluta. Horario de 08.00 a 24.00 hs.
Volumen de tránsito anual	El volumen anual de vehículos de carga que utilizan el paso fronterizo oscila entre 3500 a 4000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de la única conexión vial entre Chile y Perú. Por ella se canaliza por ende la totalidad del comercio bilateral carretero, que en el año 2000 alcanzó a aproximadamente 47 millones de u$s y 98.000 toneladas, con el siguiente detalle: Las exportaciones de Chile totalizaron u$s 17 millones con un volumen transportado de 30.000 toneladas, mientras las exportaciones de Perú totalizaron u$s 30 millones y 68.000 toneladas. La importancia del comercio carretero en el comercio bilateral es baja. En el sentido Perú – Chile, alcanza al 12.1% y 6.9% de los valores y volúmenes totales comerciados entre ambos países, mientras que en sentido contrario estos guarismos alcanzan al 3.9 y 4.2% respectivamente.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo automotor entre Chile y Perú es de u$s 569 para las exportaciones chilenas y u$s 446 para las originadas en Perú. En el corredor que incluye este paso no se informan trasbordos en frontera y viajes en lastre. Los principales productos del intercambio Peruano – Chileno, medidos en volumen, que se verifican en el transporte carretero son: minerales y fertilizantes en bruto, mineral de hierro y metales preciosos, manufactura de minerales no-metalíferos, productos químicos inorgánicos, vegetales y frutas, productos en bruto, vegetal y animal, productos químicos orgánicos, productos químicos diversos prendas y accesorios de vestir, hilados y tejidos de fibras textiles, cueros y pieles finas sin curtir	
Aspectos del control fronterizo y la integración	Los controles en frontera no se encuentran integrados. El tiempo medio para la liberación de los vehículos es de aproximadamente 6 horas. El 10 de junio de 1999 se estableció el Comité de frontera Chile – Perú, que comprende el Departamento peruano de Tacna y las Provincias chilenas de Arica y Parinacota. Dentro de sus objetivos están comprendidos los siguientes: Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos y bienes; Promover el desarrollo de las zonas de frontera, así como la cooperación e integración regional; Considerar e impulsar proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento entre las po**blaciones fronterizas**	
Varios	En el año 2000 el Gobierno de Chile anunció la Segunda Fase del Plan Arica y Parinacota, iniciativa que consta de 49 medidas para favorecer el desarrollo de la Región, algunas de las cuales forman parte de un proyecto de ley, actualmente en tramitación parlamentaria. En los aspectos referidos al transporte carretero internacional y a la facilitación de los pasos de frontera, se prevé el funcionamiento de la frontera con Perú durante las 24 horas del día.	

Nombre del Paso	**RUMICHACA**	
Países que vincula	Colombia – Departamento de Nariño	Ecuador – Provincia del Carchi
Localidades fronterizas	Ipiales	Tulcán
Característica económicas de las zonas	Comercio, comercio transfronterizo; Agricultura: Papa, arveja, hortalizas; Ganadería: Pasto para ganado lechero, leche	
Otras Localidades	Pasto 83 Km, Popayán324 Km, Cali 441 Km, Bogotá 881 Km, Cúcuta 1.449 Km	Ibarra 123 Km, Quito 229 Km, Guayaquil 655 Km, Huaquillas 797 Km
Ubicación	00° 49' 49 " Latitud Norte – 77° 38' 40" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3.900 metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Ipiales (cerca de 100.000 habitantes) y Tulcán (cerca de 80.000 habitantes). El terreno es ondulado y montañoso y el clima es templado con una temperatura media anual de 11°. La precipitación media anual en el área es de 870 mm.	
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente. Sin embargo, por razones de seguridad, recientemente se estableció un horario de cierre en Ecuador.	
Vías de acceso principales	Ipiales está comunicada por carretera pavimentada con Pasto y desde allí con las ciudades del interior de Colombia como son Popayán, Cali, Medellín, Bogotá y Cúcuta . Se tiene en proyecto el mejoramiento de la comunicación entre Pasto y Mocoa; con este mejoramiento el tiempo de viaje entre Ipiales y Bogotá se acorta en varias horas.	Tulcán esta comunicada por carretera pavimentada con Ibarra, Quito, Guayaquil y Huaquillas en la frontera con el Perú.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Ipiales está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.	La vía de acceso a Tulcán está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.
Controles Migratorios	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)	Policía Nacional
Aduana	Puesto de la Aduana en el CENAF de Ipiales. Aduana de Ipiales dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).	Puesto de la Aduana en el CENAF de Tulcán
Seguridad	Departamento de Policía de Nariño, dependiente de la Policía Nacional	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000. Vehículos de carga estimados 40.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera importante dentro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 800.000 toneladas de las cuales el 30% lo hicieron en el sentido Colombia – Ecuador y el 70 % en el sentido Ecuador - Colombia. Más del 80 % del comercio binacional entre Colombia y Ecuador se realiza por este paso de frontera. No existen datos sobre transito de mercancías a terceros países. En cambio, existe un bajo movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a empresas de Ecuador y Perú que utilizan este paso de frontera. Los primeros bajo la modalidad de Permiso de Transito y los segundos dentro del marco de la Decisión 398 "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera" de la CAN. La canasta de productos exportados por Ecuador está constituida por vehículos, tractores, ciclomotores, preparados cárnicos, pescados, moluscos, cereales, productos farmacéuticos, caucho y sus manufacturas, madera y sus manufacturas, productos de hierro y acero, legumbres y hortalizas, algodón, papel y cartón, fibras sintéticas. Las exportaciones colombianas por su parte incluyen: materias plásticas artificiales, azúcar y artículos de confitería, papel y cartón, manufacturas de pasta celulósica, productos farmacéuticos,	

Nombre del Paso	RUMICHACA	
	productos químicos, vehículos, caldera, maquinas y aparatos eléctricos, artículos de librería, caucho natural o sintético, vidrio y sus manufacturas, calzados.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 1069 en el sentido Colombia – Ecuador y de u$s 400 en el sentido Ecuador - Colombia. En Ipiales y Tulcán se efectúa la operación de trasbordo coactivo de carga de camiones ecuatorianos a colombianos y viceversa. En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 o C2S3 del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 50 toneladas. Existen algunas mercancías especiales como son los gráneles líquidos y la carga refrigerada, las cuales no están sujetas a la práctica del trasbordo. También carga privada. Existe un flujo de autobuses de transporte de pasajeros pertenecientes a empresas ecuatorianas y una peruana. Las ecuatorianas bajo la figura de Permiso de Transito y la peruana bajo el amparo del régimen establecido por el Acuerdo de Cartagena.	
Controles Integrados	Existen Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) a ambos lados del puente de Rumichaca, en Ipiales y Tulcán. En estas instalaciones están agrupadas las diferentes entidades que tienen que ver con los tramites de comercio exterior y migración.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En las instalaciones del CENAF actúan las siguientes entidades: DIAN, DAS; ICA, Ministerio de Transporte, Policía Nacional y Ministerio de Comercio Exterior Hay varias almacenadoras privadas para realizar los tramites aduaneros	El CENAF se inauguró en el año 2000. Actúan los dependencias de la Policía Nacional (migraciones y seguridad), el Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), el Ministerio de Obras Públicas, el SETUR (Turismo) y la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). Debido a la práctica del trasbordo, hay varios depósitos privados para realizar los trámites aduaneros
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 “Transporte Internacional de Mercancías por Carretera” de la CAN debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole. Un alto numero de personas deriva su ingreso del trasbordo de mercancías. Estas personas actúan como estibadores	

Nombre del Paso	PUENTE SAN MIGUEL	
Países que vincula	Colombia – Departamento del Putumayo	Ecuador – Provincia de Sucumbios
Localidades fronterizas		
Otras Localidades	Puerto Asís 118, Mocoa 202 Km, Neiva 518, Bogotá 809 km	Nueva Loja 20 km, Quito 229 Km, Guayaquil 655
Ubicación	00° __’ __“ Latitud Norte – 76° __’ __” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a __ metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera solo hay pequeños caseríos. El terreno es plano y el clima es cálido con una temperatura media anual de __°C. La precipitación media anual en el área es de __ mm.	
Temporalidad	El puente internacional de San Miguel es de reciente apertura.	

Nombre del Paso	PUENTE SAN MIGUEL	
Vías de acceso principales	El puente internacional esta comunicado por carretera con Mocoa. Sin embargo, se trata de una vía con bajas especificaciones geométricas y sin pavimentar. Cerca de la frontera se encuentra la población de Orito donde existe una pequeña refinería. El gobierno colombiano presentó a la CAF un programa para pavimentar la carretera hasta Mocoa. Desde Mocoa existe comunicación con: (i) el interior del país a través de la carretera pavimentada Mocoa – Pitalito – Neiva. El sector Mocoa – Pitalito se está terminando de pavimentar con financiamiento de la CAF. Cabe señalar que la carretera San Miguel – Mocoa – Neiva – Bogotá – Villavicencio –El Yopal – Arauca hace parte del corredor IIRSA identificado por el gobierno colombiano como una nueva ruta de conexión andina (ii) con el departamento de Nariño a través de la carretera Mocoa – Pasto de 143 km de longitud. El mejoramiento de esta carretera también ha sido considerado por el gobierno colombiano	El acceso al puente de San Miguel es a través de un carreteable con bajas especificaciones geométricas. Desde Nueva Loja hay comunicación con Baeza y Quito.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso desde la carretera Mocoa – Puerto Asís tiene bajas especificaciones geométricas. Es una carretera de dos carriles angostos	La vía de acceso desde Nueva Loja es de bajas especificaciones y no está pavimentada
Controles Migratorios	Hay instalaciones pero no están ocupadas	Hay instalaciones pero no están ocupadas
Aduana	Hay instalaciones pero no están ocupadas	Hay instalaciones pero no están ocupadas
Seguridad	Departamento de Policía del Putumayo, dependiente de la Policía Nacional	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera incluido en la Decisión 271 de la CAN “Sistema Andino de Carreteras” . El paso ofrece una ruta alterna para el comercio bilateral y comunitario. Dentro del programa IIRSA fue identificado como prioritario y tal como se mencionó anteriormente, la conexión del puente San Miguel con Mocoa, fue presentada por el gobierno colombiano para financiamiento por parte de la CAF.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Colombia - Ecuador Actualmente el movimiento de pasajero y carga internacional de carga es nulo. Hay un pequeño movimiento fronterizo.	
Controles Integrados	En el puente solo existen controles de seguridad a ambos lados de la frontera. En desarrollo de acuerdos binacionales se construyó un CEBAF en el lado ecuatoriano pero no ha sido ocupado. Las obras están concluidas pero no esta en funcionamiento.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	No hay	No hay

Nombre del Paso	PUENTE SAN MIGUEL
Varios	A lo largo de la frontera entre Colombia y Ecuador tradicionalmente solo ha operado el paso de frontera de Rumichaca. Con la apertura del puente de San Miguel se busca contar con una ruta alterna para el comercio internacional. La nueva ruta a través de este paso hace parte del Sistema Andino definido por la Decisión 271 de la CAN y también del corredor identificado para el programa IIRSA El departamento del Putumayo en Colombia afronta una seria crisis socioeconómica por la presencia de cultivos ilegales y grupos ilegales al margen de la ley. Esta situación afecta la operación del paso y el movimiento de pasajeros y carga

Nombre del Paso	**SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA**	
Países que vincula	Venezuela – Estado Táchira	Colombia – Departamento del Norte de Santander
Localidades fronterizas	San Antonio, Ureña, Boca de Grita	Villa del Rosario, Cúcuta, Puerto Santander
Otras Localidades	San Cristóbal 36 Km, Maracaibo 480 Km, Mérida 298 Km, Barquisimeto 610 Km y Caracas 877 Km	Bucaramanga 189 Km, Tunja 461 Km y Bogotá 568 Km
Ubicación	07° 53’ 00 “ Latitud Norte – 72° 30’ 19” Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 325 metros sobre el nivel del mar. El sistema comprende los puentes Simón Bolívar que une las ciudades de Villa del Rosario (Colombia) y San Antonio (Venezuela); Francisco de Paula Santander que une las ciudades de Cúcuta (Colombia) y Ureña (Venezuela); y La Unión que une las poblaciones de Puerto Santander (Colombia) y la Grita (Venezuela). El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 27.7°. La precipitación media anual en el área es de 655 mm.	
Temporalidad	El sistema de puentes presta servicio permanentemente y no tiene interrupciones por factores climáticos	
Vías de acceso principales	San Antonio está comunicado por carretera con Maracaibo (Ruta 1), Barquisimeto (Rutas 1 y 7), Barinas (Ruta 5). Desde Barquisimeto y Barinas hay comunicación vial con los puertos sobre el Mar Caribe	Cúcuta está comunicada por carretera con Bucaramanga, Tunja y Bogotá. Cúcuta también tiene acceso vial a los puertos del Caribe
Carpeta de rodado y estado	Todas las vías de acceso a San Antonio y San Cristóbal desde el interior están pavimentadas. Pavimentadas, cuentan con demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. En algunos sectores las vías son autopistas.	Carretera pavimentada desde Cúcuta a Bucaramanga, Tunja y Bogotá. Se trata de una vía de dos carriles (3.65 m de ancho de carril) con bermas de ancho variable, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. Entre Cúcuta y Bucaramanga el trazado de la carretera pasa a 3.400 msnm
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)
Aduana	Puesto de Aduana en el CENAF de San Antonio	Puesto de la Aduana en el CENAF de Cúcuta. Aduana de Cúcuta dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
Seguridad	Guardia Nacional	Departamento de Policía del Norte de Santander, dependiente de la Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000	

Nombre del Paso	SISTEMA SAN ANTONIO - CUCUTA	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata del paso de frontera más importante de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 1.300.000 toneladas de las cuales el 35% lo hicieron en el sentido Venezuela – Colombia y el 65% en el sentido Colombia – Venezuela. Cerca del 50% del comercio binacional entre Colombia y Venezuela se realiza por este paso de frontera. No existen datos sobre transito de mercancías a terceros países. En cambio, existe un bajo movimiento de autobuses de pasajeros de Ecuador y Perú que utilizan este paso de frontera. Los primeros bajo la modalidad de Permiso de Transito y los segundos dentro del marco de la Decisión 398 "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera" de la CAN.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 939 en el sentido Venezuela – Colombia y de u$s 1264 en el sentido Colombia – Venezuela. En Cúcuta y San Antonio se efectúa la operación de trasbordo normativo de carga de camiones venezolanos a colombianos y viceversa. Muchas veces esta operación se realiza de manera artesanal y puede durar un largo periodo de tiempo. En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 o C2S3 del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 35 toneladas. Los principales productos en el sentido Venezuela – Colombia por esta frontera son: cerveza, poliuretanos, vehículos, aluminio, cigarrillos, polietileno, gasoil, maíz, y otros. EN el sentido Colombia – Venezuela: Bovinos vivos, vehículos de carga, neumáticos, analgésicos, refrigeradores, jabón, hullas, tejidos, agrícolas, maquinas y otros. Existen algunas mercancías especiales como son los gráneles líquidos y la carga refrigerada, las cuales no están sujetas a la práctica del trasbordo. En materia de comercio intrafronterizo, las principales mercaderías son electrodomésticos, materiales para la construcción, alimentos, cigarrillos, licores, repuestos para vehículos, prendas de vestir, calzados, textiles e insumos agropecuarios que generalmente van de Colombia a Venezuela. En sentido contrario: equipos industriales livianos y combustibles. Existe en esta frontera una importante flujo de contrabando compuesto por: Alimentos, tabacos, aceites, caucho, calzado, vehículos, manufacturas de madera, combustibles y cemento. Adicionalmente y conexo al fenómeno de las drogas: combustibles, cemento. Urea, otros insumos y precursores químicos y armas	
Controles Integrados	Existen Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) a ambos lados del puente Simón Bolívar entre San Antonio y Villa del Rosario. En estas instalaciones están agrupadas las diferentes entidades que tienen que ver con los tramites de comercio exterior y migración.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En el CENAF de San Antonio atienden el Servicio Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), el Servicio de Sanidad Agropecuaria (SAS), Migraciones, Guardia Nacional, Servicio Autónomo de Transporte y Transito (SETRA) y Resguardo Aduanero.	En el CENAF de Villa del Rosario atienen las siguientes entidades: La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el DAS, El Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), el Ministerio de Transporte, la Policía Nacional y el Ministerio de Comercio Exterior.
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 de la CAN "Transporte Internacional de Mercancías" debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole. Al contrario de lo que sucede en otras fronteras latinoamericanas, en este paso de frontera hay muchas personas que derivan su ingreso de las operaciones de trasbordo. Tanto en Cúcuta como en San Antonio es frecuente observar camiones en zonas públicas efectuando el trasbordo de carga. Muchas veces esta operación se realiza en forma artesanal.	

Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Países que vincula	Venezuela – Estado Zulia	Colombia – Departamento de la Guajira
Localidades fronterizas	Paraguaipoa a 15 Km	Maicao a 11Km
Otras	Maracaibo 100 Km, Barquisimeto 422 Km,	Riohacha 85, Santa Marta 245 Km,

Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Localidades	San Cristóbal 544, San Antonio 580, Caracas 806 Km	Barranquilla 329 Km, Cartagena 439 Km, Cúcuta
Ubicación	11° 33' 59 " Latitud Norte – 72° 54' 37" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 47 metros sobre el nivel del mar. A lado y lado y lado de la frontera no hay poblaciones. Paraguaipoa en Venezuela queda a cerca de 15 Km y Maicao en Colombia a 11 Km. El terreno es plano y el clima cálido con una temperatura media anual de 28.2°. La precipitación media anual en el área es de 528 mm.	
Temporalidad	La frontera esta abierta permanentemente	
Vías de acceso principales	El paso de Paraguachón está comunicado por carretera con Maracaibo (Ruta 6) y desde esta ciudad con Caracas (Rutas 1 y 3), los puertos del Caribe, San Cristóbal (Ruta 6) y San Antonio (Ruta 6)	El paso de Paraguachón está comunicado por carretera con Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. También existe una carretera hacia el interior del país que lo comunica con Bucaramanga y Bogotá.
Carpeta de rodado y estado	El acceso a Paraguachón desde Maracaibo está totalmente pavimentado. Se trata de una vía de dos carriles con demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. Cerca de Maracaibo existe un sistema de autopistas hacia el interior de Venezuela.	Carretera pavimentada desde Paraguachón a las ciudades del Caribe: Riohacha, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Se trata de una vía de dos carriles (3.65 m de ancho de carril) con bermas de ancho variable, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. La carretera hacia el interior del país (entre Maicao y San Roque) es de menores especificaciones pero también esta pavimentada.
Controles Migratorios	Dirección de Extranjería, DIEX	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)
Aduana	En el hito fronterizo no hay instalaciones.	Aduana en Riohacha dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
Seguridad	Guardia Nacional	Departamento de Policía de la Guajira, dependiente de la Policía Nacional
Volumen de tránsito anual		
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera para el comercio binacional entre Venezuela y Colombia. Debido a su ubicación, no tiene importancia para el comercio del resto de países de la CAN. En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 385.000 toneladas de las cuales el 85% lo hicieron en el sentido Venezuela – Colombia y el 15% en el sentido Colombia – Venezuela. Estas cifras corresponden a datos de las Aduana de Maicao y Riohacha. Los principales productos en el sentido Venezuela – Colombia son: arroz, harina de maíz, cerveza, productos químicos, polieteres, aluminio y otros. En sentido Colombia – Venezuela: hullas, polireteftalato de etileno, útiles escolares, napas para neumáticos y otros. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros entre Venezuela y Colombia a través de este paso de frontera. En este sentido existe una empresa colombiana autorizada para esta ruta, de acuerdo con la Decisión 398 "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera".	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 871 en el sentido Venezuela – Colombia y de u$s 794 en el sentido Colombia – Venezuela. En este paso de frontera algunos camiones pasan por el hito de frontera sin efectuar el trasbordo; otros en cambio, efectúan el trasbordo normativo en plena vía. El tonelaje movilizado en este paso de frontera representa una parte menor del comercio binacional.	
Controles Integrados	No existen controles integrados. Los trámites se efectúan en la frontera, Maracaibo, Guarero y Maicao. La cercanía de estas ciudades al paso fronterizo, facilita los trámites.	

Nombre del Paso	PARAGUACHON	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	Existen algunas instalaciones del Servicio Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) y el Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (SASA) en Guarero. Migraciones y la Guardia Nacional tienen puestos de control de la misma frontera.	En el lado colombiano del límite fronterizo existen algunas casetas que utilizan las diferentes entidades. Otros trámites se realizan en Maicao.
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 de la CAN "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera" debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no siempre sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual general problemas de diferente índole.	

Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES	
Países que vincula	Ecuador – Provincia de El Oro	Perú – Departamento de Tumbes
Localidades fronterizas	Huaquillas	Aguas Verdes
Otras Localidades	Machala 71 km, Guayaquil 244 Km, Quito 568 Km, Tulcán 797 Km	Tumbes 27 km, Piura 300 Km, Lima 1.300 Km
Ubicación	3° 28' latitud sur – 80° 14' longitud oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado prácticamente a nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Huaquillas (cerca de 40.000 habitantes) y Aguas Verdes (cerca de 20.000 habitantes). Adicionalmente se calcula una población flotante de 10.000 personas que se mueve en la zona fronteriza. El terreno es plano y el clima es caliente	
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente.	
Vías de acceso principales	Huaquillas está comunicada por carretera pavimentada con Machala, Guayaquil, Quito y el resto del país.	Aguas Verdes esta comunicada por carretera con Piura, Trujillo, Lima y Tacna, en la frontera con Chile.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Huaquillas está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones	La vía de acceso a Aguas Verdes está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones
Controles Migratorios	Policía Nacional del Ecuador. Las instalaciones están ubicadas en el Centro Integrado a unos 6 Km. de la línea fronteriza	Dirección General de Migraciones y Naturalización Las instalaciones están ubicadas en el Complejo de Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza
Aduana	Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE cerca de la línea fronteriza	Intendencia de SUNAT en el Complejo de Zarumilla
Seguridad	Policía Nacional del Ecuador	Policía Nacional del Perú
Volumen de tránsito anual	Año 2002	

Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES	
Importancia en el comercio bilateral y regional	En 2002 (hasta noviembre) se habían movilizado 24.400 toneladas de Ecuador a Perú y 66.000 toneladas de Perú a Ecuador. Adicionalmente se habían movilizado cerca de 4.500 toneladas bajo la modalidad de transito aduanero. El movimiento depende mucho de las fluctuaciones en el cambio de moneda. Adicionalmente existe un movimiento transfronterizo de carga principalmente en sentido Ecuador - Perú. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a una empresa del Perú, la cual esta habilitada en su país de origen y cuenta con permiso de prestación de Servicios en Ecuador, Colombia y Venezuela. Recientemente se autorizó a una empresa ecuatoriana para realizar viajes hasta Tumbes.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Por este paso de frontera se canaliza cerca del 10% del valor del intercambio comercial entre Ecuador y Perú. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 450 en el sentido Ecuador – Perú y u$s 580 en sentido contrario. Ambos países han habilitado transportadores para el comercio internacional y estos han recibido los respectivos Permisos de Prestación de Servicios. Sin embargo, es poco frecuente que los camiones ecuatorianos viajen más allá de Aguas Verdes y los peruanos más allá de Huaquillas. En general se hace trasbordo en la frontera. Autorizado por el Convenio de Transporte Transfronterizo suscrito entre los dos países, con una reglamentación menos estricta que la usada en la CAN, existe un movimiento de carga que en ocasiones compite con el internacional. Además, en este paso se registra un ligero movimiento hacia terceros países. Este movimiento sin embargo, es muy bajo. Las principales mercaderías transportadas por este paso son productos primarios, mineral y agropecuario y en menor medida manufacturas. En sentido Perú – Ecuador se destacan Tableros, levaduras vivas, materiales vegetales, minerales de cobre calzados, adhesivos, crustáceos, laminado de hierro y acero, barriles, café, goma de mascar, jugos, papeles y cartones y bambú. En sentido contrario; camisetas de algodón y lana, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas, plata, oro cobre y sus manufacturas, productos alimenticios. El comercio intrafronterizo está constituido por prendas de vestir, zapatos, telas, electrodomésticos, muebles, alimentos naturales o procesados, materiales para la construcción, licores y alambre de púas El contrabando tradicional está conformado por frutas, ganado en pié, arroz, pescado, queso, golosinas, detergente, aceites plásticos, gas, combustible y kerosene. Adicionalmente se presenta contrabando de armas asociado al fenómeno de las drogas	
Controles Integrados	No existen centros integrados para atender el comercio binacional. En el lado ecuatoriano las entidades nacionales como la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Policía Nacional (migraciones y seguridad) tienen cada una, instalaciones propias e independientes. En Machala, la capital provincial, existen oficinas del SESA. En el lado peruano existe un Complejo en Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza donde actúan la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), la Dirección de Migraciones y Naturalización , la Policía Nacional del Perú y la Dirección General de Migraciones y Naturalización. En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inrena (control forestal) Existe un proyecto para construir un nuevo puente internacional y vinculado a este un CEBAF para atender el transporte internacional. De esta manera se separaría el movimiento de carga y el movimiento comercial fronterizo que actualmente se realizan en forma simultánea a través del puente existente.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En Huaquillas hay dos depósitos autorizados con infraestructura de apoyo limitada.	Hay un terminal privado situado a unos 20 Km. de la frontera (Depósito S.A). Cuenta con báscula, montacargas (único en la zona), playa de estacionamiento y superficie techada para el depósito de mercadería..

Nombre del Paso	HUAQUILLAS – AGUAS VERDES
Varios	El grado de congestión y deterioro urbano en la vía de acceso al puente internacional, hace que la circulación de vehículos y camiones sea muy difícil. Por esta razón se ha contemplado la construcción de un nuevo puente internacional a unos 2 Km. del existente, junto con un CEBAF. Allí se atendería el movimiento internacional de carga y se lograría una integración en los trámites de cruce de frontera. El grado de dependencia de las poblaciones aledañas, respecto al transporte internacional es intenso. Se verifica una importante cantidad de transporte artesanal (triciclos) y labores de estiba de la carga

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Vía de acceso al puente internacional

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Acceso al Puente Internacional desde Huaquillas, Ecuador

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Comercio en las calles

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Aduana en Huaquillas

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Inspección de camión en instalaciones del SVA de Ecuador

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Instalaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera de Ecuador, cerca de Huaquillas

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Instalaciones de la Aduana en el Complejo de Zarumilla, Peru. Parqueo de camiones en la

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Movimiento de peatones y triciclos

Nombre del Paso	MACARA – LA TINA	
Países que vincula	Ecuador – Provincia de Loja	Perú – Departamento de Piura
Localidades fronterizas	Mácara, ubicada a unos 5 Km. de la línea fronteriza	Suyo, ubicada a unos 15 Km. de la línea fronteriza
Otras Localidades	Loja 190 Km., Cuenca 396 Km., Guayaquil 447 Km., Quito 837 Km., Rumichaca 1066 Km.	Suyo 15 Km., Sullana 120 Km., Piura 158 Km.

Ubicación	4° 38' Latitud Sur – 80° 05' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	En la línea fronteriza no hay poblaciones. Macará en el lado ecuatoriano se encuentra a 5 minutos y Suyo en el lado peruano a unos 20 minutos. El terreno es ondulado. El clima es templado.	
Temporalidad	No hay interrupciones por factores climáticos	
Vías de acceso principales	Macará está comunicada por carretera con Loja, Guayaquil, Quito y el resto del país.	La Tina esta comunicada por carretera con Piura, Trujillo y Lima
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Macará es una vía de dos carriles con ancho variable de carril y bermas	La vía de acceso a La Tina es una vía de dos carriles con ancho variable de carril y bermas
Controles Migratorios	Policía Nacional del Ecuador	Dirección General de Migraciones y Naturalización
Aduana	CAE tiene una pequeña oficina al lado de la frontera. Sin embargo la aduna importante está en Loja	Hay una pequeña oficina de Sunat
Importancia en el comercio bilateral y regional	El paso está incluido en la Decisión 271 "Sistema Troncal Andino de Carreteras" de la CAN. Actualmente el movimiento de comercio internacional es mínimo. El movimiento existente es de carácter regional. Une la sierra ecuatoriana con la costa peruana del Océano Pacífico	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Es un movimiento regional constituido básicamente por víveres y bebidas.	
Controles Integrados	No hay. Cada entidad tiene sus propias oficinas	No hay. Cada entidad tiene sus propias oficinas
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	No hay	No hay Oficinas independientes
Varios	Es paso con un movimiento internacional mínimo.	

Capítulo V – Análisis y Evaluación de Pasos de Frontera

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Análisis y evaluación de pasos de frontera.....16
Introducción 16
Caracterización del paso de frontera "deseable" para la región 21
La red vial de acceso 21
La infraestructura y equipamiento del área de control 22
Los aspectos operativos del paso 24
Cuestiones exógenas al paso 24
Metodología de análisis de pasos de frontera. 25
Pasos de frontera relevados 27
Resultados obtenidos 29
SANTO TOMÉ (AR.) – SAO BORJA (BR.) 29
Datos Generales 29
Organismos de control y otros servicios 30
Flujos comerciados 32
Integración de los controles 33
Breve descripción de los controles 33
Centro Unificado de Frontera 35
Características Generales del Predio 36
Características de los distinto servicios nacionales de control 41
Servicio de Aduana → Brasil 41
Infraestructura de Oficinas 41
Recursos Informáticos y Tecnológicos 41
Recursos Humanos 41
Capacitación 42
Organigrama de Dependencia 42
Métodos Operacionales 42
Horarios 43
Selección de canales 43

Lastre 44
Documentación 44
Operatoria de Tránsito 45
Operatoria de Importación 46
Operatoria de Exportación 47
Servicio de Aduana → Argentina 48
Infraestructura de Oficinas 48
Recursos Informáticos y Tecnológicos 48
Recursos Humanos 49
Capacitación 49
Organigrama de Dependencia 49
Métodos Operacionales 49
Horarios 50
Selección de Canales 50
Lastre 50
Documentación 50
Operatoria de tránsito 51
Operatoria de Importación 52
Operatoria de Exportación 53
Otros Servicios 54
Migraciones 54
Transporte 55
Zoofitosanitario / Salud 55
Tiempos Medios de Liberación por Trámite 56
Conclusiones Generales 62
PASO DE LOS LIBRES (AR) – URUGUIANA (BR) 65
Datos Generales 65
Organismos de control y otros servicios 66
Flujos comerciados 67
Integración de los controles 68

Breve descripción de los controles 68

Complejo Terminal De Cargas (COTECAR) 72

Características Generales del Predio 72

Terminal Aduanera Del Puente Internacional Sobre ruta BR290 (TABR 290) .. 75

Área De Control Integrada De Cargas (Eadi /Ura) 76

Características Generales del Predio 77

Características de los distinto servicios nacionales de control 79

Servicio de Aduana → Brasil 79

Infraestructura de Oficinas 79

Recursos Informáticos y Tecnológicos 80

Recursos Humanos 80

Capacitación 80

Organigrama de Dependencia 80

Métodos Operacionales 81

Horarios 83

Selección de Canales 83

Lastre 83

Documentación 83

Operatoria de Tránsito 84

Operatoria de Importación 85

Operatoria de Exportación 87

Servicio de Aduana → Argentina 88

Infraestructura de Oficinas 88

Recursos Informáticos y Tecnológicos 89

Recursos Humanos 89

Capacitación 89

Organigrama de Dependencia 90

Métodos Operacionales 90

Horarios 90

Selección de Canales 91

Lastre 91
Documentación 91
Operatoria de Tránsito 91
Operatoria de Importación 93
Operatoria de Exportación 94
Otros Servicios 95
Migraciones 95
Transporte 96
Zoofitosanitario / Salud 97
Tiempos Medios de Liberación por Trámite 98
Los tiempos de permanencia 98
Conclusiones Generales 99
SANTANA do LIVRAMENTO (BR)- RIVERA (UR) 103
Datos Generales 103
Area de Control Integrada de Cargas (ACIC) 104
Características Generales del Predio 104
Área de control integrado de pasajeros 106
Características generales del predio 106
Organismos de control y otros servicios 106
Flujos comerciados: 107
Integración de los controles 107
Breve descripción de los controles 108
Características de los distinto servicios nacionales de control 110
Servicio de Aduana → Uruguay 110
Infraestructura de Oficinas 110
Recursos Informáticos y Tecnológicos 110
Recursos Humanos 111
Capacitación 111
Organigrama de Dependencia 111
Métodos Operacionales 111

Horarios 112
Selección de Canales 112
Lastre 112
Documentación 113
Operatoria de Tránsito 113
Operatoria de Importación 114
Operatoria de Exportación 114
Servicio de Aduana → Brasil 115
Infraestructura de Oficinas 115
Recursos Informáticos y Tecnológicos 115
Recursos Humanos 116
Capacitación 116
Organigrama de Dependencia 116
Métodos Operacionales 116
Horarios 117
Selección de Canales 117
Lastre 118
Documentación 118
Operatoria de Tránsito 119
Operatoria de Importación 119
Operatoria de Exportación 120
Otros Servicios 121
Migraciones 121
Transporte 122
Zoofitosanitario / Salud 122
Tiempos Medios de Liberación por Trámite: 123
Área de control integrado de pasajeros 124
Características generales del predio 124
Conclusiones Generales 124
TAMBO QUEMADO (Chile – Bolivia) 126

Datos Generales **126**
Organismos de control y otros servicios **127**
Flujos comerciados **128**
Integración de los controles **128**
Breve descripción de los controles **128**
Instalaciones bolivianas **131**
Turismo y pasajeros 132
Área de cargas 133
Instalaciones chilenas **136**
Características de los distinto servicios nacionales de control **137**
Servicio de Aduana → Bolivia **137**
Infraestructura de Oficinas 137
Recursos Informáticos y Tecnológicos 137
Recursos Humanos 138
Capacitación 138
Organigrama de Dependencia 139
Métodos Operacionales 139
Horarios 140
Selección de Canales 140
Lastre 140
Documentación 140
Operatoria de Tránsito 141
Operatoria de Importación 141
Operatoria de Exportación 143
Servicio de Aduana → Chile **144**
Infraestructura de Oficinas 144
Recursos Informáticos y Tecnológicos 145
Recursos Humanos 145
Capacitación 145
Organigrama de Dependencia 145

Métodos Operacionales 146
Horarios 146
Selección de Canales 146
Lastre 146
Documentación 146
Operatoria de Tránsito 147
Operatoria de Exportación 148
Otros Servicios 148
Migraciones 148
Transporte 149
Zoofitosanitario / Salud 149
Tiempos Medios de Liberación por Trámite 150
Conclusiones Generales 151
Bolivia 151
Chile 153
DESAGUADERO (BOLIVIA) – DESAGUADERO (PERÚ) ... 154
Datos Generales 154
Organismos de control y otros servicios 157
Flujos comerciados 157
Integración de los controles 158
Breve descripción de los controles 159
Instalaciones bolivianas 163
Turismo y pasajeros 163
Área de cargas 164
Instalaciones Peruanas 165
Características Generales del predio de la Terminal TASSA. 166
Características de los distinto servicios nacionales de control 167
Servicio de Aduana → Bolivia 167
Infraestructura de Oficinas 167
Recursos Informáticos y Tecnológicos 168

Recursos Humanos 169
Capacitación 169
Organigrama de Dependencia 170
Métodos Operacionales 170
Horarios 170
Selección de Canales 171
Lastre 171
Documentación 171
Operatoria de Tránsito 171
Operatoria de Importación 172
Operatoria de Exportación 174
Servicio de Aduana → Perú 175
Infraestructura de Oficinas 175
Recursos Informáticos y Tecnológicos 176
Recursos Humanos 177
Capacitación 177
Organigrama de Dependencia 177
Métodos Operacionales 177
Horarios 178
Selección de Canales 178
Lastre 178
Documentación 178
Operatoria de Tránsito 179
Operatoria de Importación 180
Operatoria de Exportación 181
Otros Servicios 182
Migraciones 182
Transporte 183
Zoofitosanitario / Salud 183
Dirección General de Salud (DIGESA – PERU) 185

Tiempos Medios de Liberación por Trámite **186**

Conclusiones Generales **186**

Bolivia 187

Perú 189

FRAY BENTOS (UR) – PUERTO UNZUE (AR) **190**

Datos Generales **190**

Organismos de control y otros servicios **191**

Flujos comerciados: **192**

Características de los Distintos Servicios Nacionales de Control **192**

Recinto aduanero 192

Centro de Frontera 194

Zona Franca Río Negro 197

Servicio de Aduana → Uruguay **198**

Infraestructura de Oficinas 198

Recursos Informáticos y Tecnológicos 198

Recursos Humanos 199

Capacitación 199

Organigrama de Dependencia 199

Métodos Operacionales 199

Horarios 200

Selección de Canales 200

Lastre 200

Documentación 200

Operatoria de Tránsito 201

Operatoria de Importación 201

Operatoria de Exportación 202

Servicio de Aduana → Argentina **203**

Infraestructura de Oficinas 203

Recursos Informáticos y Tecnológicos 203

Recursos Humanos 204

Capacitación 204
Organigrama de Dependencia 204
Métodos Operacionales 204
Horarios 205
Selección de Canales 205
Lastre 205
Documentación 205
Operatoria de Tránsito 206
Operatoria de Importación 207
Operatoria de Exportación 208
Otros Servicios 209
Migraciones 209
Zoofitosanitario / Salud 211
Transporte 211
Tiempos Medios de Liberación por Trámite 212
Conclusiones generales 212
Santa Elena – Paracaima 215
Datos Generales 215
Organismos de control y otros servicios 216
Flujos comerciados 217
Integración de los controles 217
Breve descripción de los controles 218
Instalaciones Venezolanas 220
Área de Turismo y pasajeros 220
Área de cargas 221
Instalaciones Brasileñas 222
Área de Turismo y pasajeros 223
Características de los Distintos Servicios Nacionales de Control 223
Servicio de Aduana → Venezuela 223
Infraestructura de Oficinas 223

Recursos Informáticos y Tecnológicos 224
Recursos humanos 224
Capacitación 224
Organigrama de Dependencia 224
Métodos operacionales 225
Horario 225
Selección de canales 225
Lastre 225
Documentación 225
Operatoria Transito de Entrada 226
Operatoria tránsito de salida 227
Operatoria de Importación 227
Operatoria de Exportación 228
Servicio de Aduana → Brasil 229
Infraestructura de oficinas 229
Recursos Informáticos y Tecnológicos 229
Recursos Humanos 229
Capacitación 230
Organigrama de Dependencia 230
Métodos Operacionales 230
Horario 230
Selección de Canales 230
Lastre 230
Documentación 230
Operatoria de Tránsito 231
Otros Servicios 232
Migraciones 232
Transporte 232
Zoofitosanitario / Salud 232
Conclusiones Generales 233

Venezuela 234
Brasil 235
Huaquillas – Aguas Verdes 235
Datos Generales 235
Organismos de control y otros servicios 236
Flujos comerciados 237
Integración de los controles 238
Breve descripción de los controles 238
Instalaciones Ecuatorianas 240
Área de Turismo y pasajeros 240
Área de cargas 240
Instalaciones Peruanas 241
Área de Turismo y pasajeros 241
Área de cargas 241
Características de los distintos Servicios Nacionales de Control 242
Servicio de Aduana → Ecuador 242
Infraestructura de Oficinas 242
Recursos Informáticos y Tecnológicos 242
Recursos humanos 242
Capacitación 243
Organigrama de Dependencia 243
Métodos operacionales 244
Horario 244
Selección de canales 244
Lastre 244
Documentación 244
Operatoria Transito 245
Operatoria de Importación 245
Operatoria de Exportación 247
Servicio de Aduana → Perú 248

Infraestructura de oficinas 248
Recursos Informáticos y Tecnológicos 248
Recursos Humanos 248
Capacitación 249
Organigrama de Dependencia 249
Métodos Operacionales 249
Horario 250
Selección de Canales 250
Lastre 250
Documentación 250
Operatoria de Tránsito 251
Operatoria de Importación 252
Operatoria de Exportación 253
Otros Servicios 254
Migraciones 254
Transporte 254
Zoofitosanitario / Salud 254
Tiempos Medios de Liberación por Trámite 255
Consideraciones Generales 255
Ecuador 256
Perú 257
Los pasos de frontera analizados y el paso "deseable" ..258
El contexto general 259
Importancia relativa de los pasos de frontera 259
El trasbordo en los pasos de frontera 259
Los pasos de frontera y su vinculación con las poblaciones aledañas 260
Los pasos de frontera en los dos bloques regionales 260
Infraestructura, equipamiento y participación privada 261
Integración de controles y sistemas informáticos 262
Modalidades aduaneras en los pasos de frontera 264

Organismos y agentes públicos en los pasos de frontera. 265
Gestión de pasos de frontera 265
Control de gestión en los pasos de frontera..... 266
Horarios de atención 266
Tiempos medios insumidos en los controles 266
Los agentes privados y su incidencia en la fluidez del transporte..... 267
Pautas operativas de los transportistas..... 268
Documentación asociada al transporte internacional..... 268
Otros aspectos. 268
Características de un paso de frontera deseable y posible para la región. 269

Análisis y evaluación de pasos de frontera

En este capítulo se analizan las condiciones que debería cumplir un paso de frontera para el desempeño eficiente de las tareas que en el mismo se realizan y se proponen las características endógenas y exógenas que definirían a un paso de frontera como el "deseable" (y posible) para la región-

Seguidamente, se presenta una metodología de análisis para los pasos de frontera y el resultado de la aplicación de la misma para un conjunto de ocho pasos de frontera visitados por los consultores en el marco del presente estudio.

En cada caso, se brinda una pormenorizada descripción de los aspectos relativos a la infraestructura y operación de cada uno de ellos y las conclusiones de mayor relevancia. Por último, se realiza una evaluación de los pasos visitados (y de la región en general), contrastando sus características con las definidas para el "paso deseable".

Introducción

Los gobiernos de los países de Sudamérica, decidieron que el tema de la facilitación de los pasos de frontera debía ser incorporado con identidad propia entre los procesos sectoriales que contempla la Iniciativa IIRSA.

Tras esta inclusión subyacen, por lo menos, dos ideas complementarias. La primera, que los pasos de frontera son un elemento articulador de suma importancia en los procesos de integración entre los países, principalmente en lo que ataña al papel que los mismos desempeñan dentro de la cadena logística del comercio bilateral y regional y, la segunda, que existe un consenso generalizado, tanto en el sector gubernamental como en el privado (transportistas, exportadores, importadores, expertos, etc.), en torno a que una parte importante de las ineficiencias que se verifican en el transporte internacional de cargas en la región encuentra su explicación en la ineficaz operatoria y en la carencia de equipamiento e infraestructura adecuada que se verifica en los pasos de frontera.

Este juicio de valor pone énfasis, en enumeración no taxativa, en las rutinas administrativas, la cantidad y calidad de los controles públicos, los diferentes criterios - e incluso normativas con que los controles se realizan en uno u otro país, el funcionamiento de los controles nacionales en horarios no coincidentes para todos los organismos involucrados, la ausencia de infraestructura y equipamiento adecuados, la no internalización plena, por parte de los organismos y funcionarios actuantes, de las políticas y acuerdos alcanzados por los gobiernos, los lentos e incompletos avances en materia de integración de los controles, en las pautas operativas de cada ente presente en la frontera, en la dotación inadecuada de funcionarios afectados al control, en la actitud, aptitud y aspectos éticos de los agentes públicos e, incluso, en la utilización de los controles en la frontera como barreras paraancelarias.

Las carencias apuntadas se transformarían en un obstáculo significativo para alcanzar niveles crecientes de eficiencia y competitividad, toda vez que actuarían en forma negativa sobre el desempeño del transporte carretero, encareciendo el costo de su prestación. Se afectaría así, la eficiencia del eslabón de mayor importancia en la cadena logística del comercio internacional y, por ende, del comercio mismo, convirtiéndose en una fuerte traba para su expansión.

Este bajo nivel de desempeño que se verificaría en los pasos de frontera de la región es atribuido, casi exclusivamente, a distintos planos de la responsabilidad pública. No

se incorpora al análisis – en la mayoría de los casos – la incidencia que sobre el nivel de eficiencia de funcionamiento de un paso de frontera tienen las pautas operativas y desempeños de los agentes privados que intervienen en el comercio internacional (exportadores, importadores, despachantes de aduana, transportistas, etc.)

Las múltiples causas enunciadas – junto a las generalmente no enunciadas o consideradas –que concluyen en que los pasos de frontera presentan bajos niveles de eficiencia, transforman al término "paso de frontera" en un conjunto heterogéneo y poco diferenciado de problemas, que dificulta no sólo su comprensión, y por ende la reversión de los obstáculos que en ellos se verifican, sino también la obtención de una medida aproximada de la incidencia que las causales mencionadas (cuya sumatoria es el "paso de frontera") tienen sobre la fluidez del comercio carretero.

Conviene en este punto preguntarse qué se pretende del funcionamiento de los pasos de frontera, como forma de ir dilucidando los elementos cuya concurrencia definirán el paso considerado deseable para la región.

La respuesta a dicha pregunta (con la experiencia recogida en las tareas de campo) nos permitirá ir discutiendo distintos aspectos de los pasos de frontera, la validez de ciertos enunciados axiomáticos respecto a ellos y el grado de eficacia de algunas recomendaciones usuales para mejorar su desempeño y el del transporte carretero.

Una primera aproximación debe considerar cómo se desarrollará el proceso de integración en el seno de la CAN, del MERCOSUR y el de ambos bloques entre sí. En este sentido, la política de integración de los países de la región puede evolucionar con distinto grado de realización: alcanzar un espacio económico único o un estadio menos ambicioso, caracterizado por la profundización de la zona de libre comercio.

Si la política de integración entre los países de la región, al menos hacia el interior de los bloques existentes, tendiera en el mediano plazo a evolucionar en el mismo sentido que la Comunidad Económica Europea, hacia una unión monetaria y aduanera, las fronteras interiores a la región, a efectos aduaneros o de comercio exterior, perderían la casi totalidad de su actual naturaleza, ya que todos los miembros de la Unión Aduanera aplicarían un arancel y una política comercial comunes frente a las mercancías de terceros países. En este caso, no serían necesarias normas para determinar qué mercancías pueden circular libremente dentro de esa unión, ni tampoco las normas de origen. Se mantendrían, no obstante, las funciones de prevención de ilícitos en materia económica y migratoria.

Si en cambio se profundizara la integración de la región como una zona de libre comercio, los procedimientos aduaneros deberían mantenerse en las fronteras internas con objeto de comprobar el cumplimiento de las normas, y las fronteras conservarían un esquema funcional muy similar al existente.

En esta última alternativa (la de mayor probabilidad de ocurrencia en el corto plazo), se añade un elemento sobre el que existe un consenso generalizado, cual es la deseabilidad de que los controles en la frontera sean realizados en un mismo ámbito físico y en forma integrada por los funcionarios nacionales de ambos países, que aplican al unísono una misma normativa[1]. En tal sentido, se aprecia que la integración

[1] No se aprecia – a pesar de ciertas críticas en este sentido – que la documentación exigible en la actualidad para el comercio carretero sea excesiva o que plantee problemas para su llenado; antes bien, la experiencia muestra que los problemas con la documentación, en la mayoría de los casos, se deben a la falta de capacitación o a la poca profesionalidad de los despachantes de aduana y al desconocimiento, o no observancia, de las normas de importación del país receptor por parte de los despachantes y exportadores.

de los sistemas informáticos – en particular los de las aduanas – favorece tal posibilidad, a la vez que redunda en controles más eficientes, tanto desde el punto de vista del resguardo fiscal como de los tiempos que demandan las tareas.

Asimismo, como elemento adicional, en un esquema de esta naturaleza, se espera que los organismos centrales de control de ambos países desarrollen los estudios de organización y método que les permitan definir los procedimientos de las prácticas conjuntas y el número óptimo y perfil de los funcionarios requeridos y que se implementen métodos de control de gestión para evaluar el desempeño de las tareas que se realizan y para analizar los desvíos respecto a los estándares definidos.

Por otra parte, las actividades del comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquélla que mejor se adapte a sus necesidades. Así, el intercambio de productos entre dos sucursales de una misma firma ubicadas en distintos países de la región y que cuenten con depósitos fiscales en sus plantas, podrá requerir de las facilidades del transito aduanero para realizar los despachos en la modalidad “Puerta a Puerta”. En otros casos, sea por la no existencia cercana de depósitos fiscales o por el mayor costo generalizado que la utilización de los mismos puede implicar, los agentes podrán optar por la formalización de los despachos en la frontera y la nacionalización de la mercadería en ese ámbito, o una combinación de estas alternativas con tránsitos aduaneros.

A este paso integrado física y operacionalmente, con idénticas normativas para los distintos procedimientos aplicables, se añade, entonces, la vigencia de alternativas aduaneras y marcos legales nacionales y regionales – internalizados y aplicados por los países- en materia de transporte internacional que permitan a los usuarios minimizar los costos asociados a esta parte de la cadena logística.

Otro aspecto a considerar es determinar si se pretende que los costos generalizados atribuibles a la logística del comercio internacional sean mínimos o si, por el contrario, aunque no sea lo mismo, que los tiempos (y costos) necesarios para atravesar una frontera sean los mínimos compatibles con el desarrollo de las tareas necesaria para resguardar la integridad fiscal y la seguridad de los países.

En el primer caso, la conclusión a la que se arriba es paradojal, ya que intuitivamente tendemos a identificar como más eficiente, la solución que entregue el menor tiempo medio de control en la frontera.

Nótese al respecto, que parte de los esfuerzos de los gobiernos de la región en materia de facilidades de transporte (más allá de su internalización práctica) se orientaron a implantar los marcos jurídicos que permitieran la realización del transporte internacional puerta a puerta, donde el trasbordo de la carga fuese sólo el producto de una necesidad o conveniencia comercial más nunca una imposición legal, en el entendimiento de que la existencia de los tránsitos y una mayor coordinación e integración de los controles (nacionales y binacionales) en la frontera, redundaría en tiempos de demoras muy pequeños que otorgarían una mayor competitividad a las producciones nacionales.

La paradoja está dada por el hecho de que la frontera es el único ámbito donde puede materializarse la integración física y operativa de los controles sobre las cargas y los vehículos del comercio internacional y es, por ende, el único lugar donde cabe la posibilidad de que los controles se deban realizar una sola vez. En efecto, si la mercadería se exportara y nacionalizara en la frontera (como por ejemplo ocurre con la casi totalidad de la carga que utiliza el paso de Santana do Livramento – Rivera), el único control que se registraría (integración funcional de los controles mediante) sería

el que allí se produzca. Cualquier otra alternativa implicaría una mayor cantidad de intervenciones; en el extremo, el "tránsito" aduanero requerirá de tres controles (aduana en origen, aduana en destino y control integrado en la frontera realizado al despacho en tránsito).

Esta conclusión, obviamente no es absoluta, pero, en principio, la menor influencia sobre la fluidez de las cargas por modo carretero en el comercio internacional estaría dada por esta operatoria (aunque demandara más tiempo del vehículo en la frontera), si en la totalidad de los ámbitos de control (origen, destino y frontera) se recrearan condiciones de operación y eficiencia similares. Lo apuntado no resta importancia a la modalidad de transporte puerta a puerta que será una alternativa eficiente para muchas de las operaciones de comercio.

Por ello, al esbozo de paso "deseable" deberíamos añadirle la disponibilidad de infraestructura y capacidad operativa para gestionar las distintas alternativas de operaciones aduaneras básicas que puedan verificarse: tránsitos, importaciones y exportaciones. En el caso de los tránsitos, los controles con incorporación de tecnologías adecuadas se limitarían a dejar constancia de la salida / entrada de la mercadería, a controlar su integridad y verificar la correcta habilitación de los vehículos y tripulación.

En la actualidad, la mayoría de los trabajos y opiniones parecen requerir de los pasos de frontera un comportamiento – además de eficiente – similar en materia de tiempos empleados a los que resultarían si todos los despachos que los utilizan fuesen tránsitos aduaneros. Lo cierto es que – aun con deficiencias – la función que se realiza en la mayoría de ellos es bien otra. Salvo en Argentina y Bolivia, donde los tránsitos aduaneros (tanto de importación como de exportación) constituyen el grueso de la operatoria, en el resto de los países y por diversos motivos, las operaciones que más se verifican en el paso de frontera son la formalización de las importaciones y exportaciones. En forma más gráfica. Los pasos de frontera funcionan mayoritariamente como aduanas de origen y destino de las mercaderías que por ellos circulan.

Debe notarse que, salvo en el caso de los trasbordos normativos o coercitivos, la realización de importaciones o exportaciones en la frontera no conlleva necesariamente el trasbordo de la mercadería. Una excepción a lo mencionada está da por Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR), donde Uruguayana donde la mercadería proveniente de las importaciones es almacenada en dicha ciudad a la espera de su distribución a los centros de consumo y la mercadería originada en los centros productivos sufre el mismo tratamiento a la espera de la demanda de exportación.

Asimismo, es de resaltar que el paso cuyas características van perfilándose no requiere, hasta el momento, de condiciones distintas a las que se verifican – salvo en el caso de la interconexión de los sistemas informáticos y ciertas adecuaciones a los procedimientos aduaneros para que los controles puedan realizarse al unísono –.

La necesidad de infraestructura y equipamiento, que en mayor o menor medida requieren los pasos existentes en la región, así como la necesaria para llevar a cabo los procesos de integración de los controles en un único ámbito, supone montos de inversiones que enfrentan, a más de la decisión política de llevarlas a cabo, severas restricciones de índole presupuestaria en la mayoría de los gobiernos.

Así, se estima altamente positivo, en términos de rapidez y eficiencia, que la actividad privada tenga una activa participación (total o parcial) en el desarrollo y explotación de este tipo de emprendimientos. Los resultados ofrecidos por los pocos pasos de

frontera donde tal presencia se materializa indican que es en ellos donde se comprueban las mejores condiciones de funcionalidad, infraestructura y equipamiento para la realización de las tareas, donde las instalaciones cumplen en forma más cercana la normativa aplicable en materia de seguridad e higiene y donde se verifican condiciones adecuadas en lo que hace a los servicios y comodidades a los transportistas. El grado de riesgo que asuma la participación privada debe ser evaluado en cada caso en función de la importancia del paso y su grado de competencia con otros pasos cercanos.

La existencia de varios organismos nacionales presentes en el paso, cada uno de ellos con una cultura organizacional y objetivos propios, requiere de una acción integradora de los mismos que supere las parcialidades, para vincularlas en pos del objetivo específico del paso de frontera como tal, cual es lograr la mayor eficiencia operativa, sujeto a las restricciones de dar cumplimiento estricto a la normativa aplicable. Adicionalmente, se requiere que sea capaz de conducir, afianzar y perfeccionar el proceso de integración en el paso de frontera que, en una aproximación a las prácticas empresarias, pueda ser visto como una importante y compleja operación de fusión entre dos empresas: los países limítrofes, por intermedio de los organismos presentes en el paso.

Esta figura proactiva, el administrador o gerente, debería ser nombrada por las cancillerías de los países y tendría la misión de generar condiciones operativas eficientes en el paso de frontera. Para ello, debería contar con capacidad para controlar la gestión de los distintos organismos presentes y para interactuar con las instancias públicas de cada país, a fin de inducir modificaciones en los marcos normativos, institucionales o de procedimientos vigentes, que redunden en mejoras para el funcionamiento del paso. Asimismo, debería interrelacionarse con los agentes privados usuarios del paso (que intervienen en el comercio internacional) y con el concesionario del mismo, a fin de evitar los problemas usuales que generan demoras innecesarias a los transportistas.

En materia de disponibilidad horaria, el paso “deseable debe, en principio, presentar un horario de atención homogéneo por parte de todos los organismos involucrados en las tareas de control. Asimismo, los servicios de los mismos, dentro de los horarios pautados para el funcionamiento del paso, deben ser gratuitos y no responder a habilitaciones extraordinarias con pago de tasas. Si el impedimento para tal extremo fuesen los problemas presupuestarios de los organismos, debería implementarse una tasa de uso de las instalaciones fronterizas con afectación exclusiva al pago de los salarios del personal ocupado.

El paso debería estar habilitado para las cargas, por lo menos, de lunes a sábado y si su importancia lo amerita, todos los días de la semana. La decisión de los días y el horario diario de atención debería ser tomada por el gerente de común acuerdo con los usuarios y funcionarios del paso y en función del flujo existente.

No obstante, debe recordarse que, en general, las prácticas operativas de los transportistas e incluso el desempeño de los despachantes de aduana (responsables de la confección de la documentación asociada y del conocimiento de las exigencias del país de destino respecto a la mercadería comerciada) y de los importadores o exportadores (en lo que ataña al pago oportuno de derechos y tasas), tienen mucha mayor incidencia en la explicación de los tiempos “evitables” que las demoras en la frontera atribuibles a los organismos de control.

En tal sentido, el ejemplo presentado en el Anexo del Capítulo III es claramente indicativo de que, a pesar de haber considerado un tiempo amplio de intervención de

controles en origen, frontera y destino, el peso de las horas de viaje perdidas por efecto de la mono conducción es central a la hora de explicar los tiempos evitables o "muertos" y que la hipótesis de atención en frontera durante las 24 horas no genera ganancias significativas de tiempo cuando dichas pautas operacionales se mantienen.

A fin de que la existencia del paso “deseable” entregue su máxima contribución para minimizar los costos de la cadena logística del comercio internacional, resulta indispensable un esfuerzo significativo por parte de los agentes privados (despachantes, importadores, exportadores, transportistas) en lo que ataña a su nivel de desempeño, pautas operativas, capacidad empresarial y solvencia. Como se ejemplificó en el caso de las pautas operativas de los transportistas y se verá más adelante en el análisis de los pasos visitados, no radica, en los controles que se realizan en la frontera, la mayor parte de los tiempos muertos que se verifican en la misma y, en general, en el comercio carretero internacional.

Finalmente, debe señalarse que, aún en aquellas fronteras donde impera el trasbordo normativo o coercitivo, resultaría factible – si existiera la voluntad política para hacerlo - implantar las características señaladas para el paso “deseable” y alcanzar un estadio de eficiencia – aunque menor que el posible – mucho mayor al actual

Caracterización del paso de frontera “deseable” para la región

Un paso de frontera puede ser definido como el ***conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas por un medio carretero, puedan atravesar los límites de dos países cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.***

Un paso “deseable” es aquel que, cumpliendo con esta definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos: (i) que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional) se presten en forma integrada, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia; (ii) que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas; y (iii) que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para si mismos como para las cargas. El paso “deseable”, asimismo, es aquel que por su desempeño, minimiza los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.

En función de lo señalado en la introducción y en la definición esbozada se brinda a continuación una descripción de los elementos constitutivos de un paso “deseable” para las vinculaciones bilaterales de la región.

La caracterización se realiza atendiendo a distintos aspectos: red vial de acceso y vialidad del paso; infraestructura y equipamiento del área de control; pautas operativas y condiciones exógenas.

La red vial de acceso

- Carreteras en perfecto estado de conservación y dimensionadas en su capacidad, de acuerdo al tránsito medio y la composición vehicular que se registra en ellas.

- La circulación de los vehículos de cargas y pasajeros y, en general, el tránsito pasante, no debe interferir con el tránsito local, en el caso de ciudades aledañas ubicadas en las proximidades del paso.

- Las actividades comerciales de las poblaciones aledañas no deben generar saturación u obstrucción de la circulación del paso propiamente dicho.

La infraestructura y equipamiento del área de control

Podrá tratarse de un área única o, en su defecto, de dos áreas ubicadas en cada lado de la frontera, dependiendo de la tipología e infraestructura existente en la actualidad en el paso y siguiendo el criterio de realizar el conjunto de todos los trámites en un único lugar (detener el vehículo sólo una vez). Debe satisfacer los siguientes extremos:

- Recintos adecuadamente diseñados y planificados para las funciones a desarrollar, que permitan la integración física y funcional de los controles binacionales

- Único recinto binacional para el control de cargas y pasajeros, dotado de reserva de espacio para eventuales ampliaciones, o recintos únicos para cargas y pasajeros, por separado, que involucren todos los trámites.

- En los casos de único recinto,

    - existencia de vías diferenciadas para la circulación de vehículos de carga y pasajeros.

    - Espacio físico diferenciado para el control de cargas y pasajeros.

- Controles de ingreso y egreso con barreras y sistemas de gestión informatizados, llevando a cabo, en ellos, un precontrol de la documentación.

- Balanza informatizada con impresión de documento de control y centralización de información en el sistema de gestión.

- Área de control de pasajeros dotada de servicios básicos a los usuarios ubicada en el predio, para minimizar el desplazamiento de los usuarios del paso: sanitarios, comedores, información turística y general sobre los países, comunicaciones, servicios bancarios y/o de cambio de moneda.

- Cantidad de dársenas adecuadas al movimiento de vehículos del paso, considerando la estacionalidad del flujo.

- Existencia de vías diferenciadas para automóviles y ómnibus y, eventualmente – si el número lo amerita –, para tránsito vecinal fronterizo.

- Playas de estacionamiento para camiones que ingresan al predio con boxes numerados y diferenciados por tipo de carga (general, refrigerada, peligrosa) y por tipo de operación que realizan (importación, exportación o tránsito). En el caso de cargas peligrosas, la playa debe estar aislada del resto y equipada con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames.

- Edificios de administración donde se ubique el total de los organismos de control de los países que intervienen en los trámites de liberación de las cargas (migraciones, aduana, transporte y el eventual concesionario) y las entidades financieras. Estos edificios deberán contar con todas las facilidades para la

operación, espacio físico suficiente, circulación adecuada que impida el acceso a terceros a las áreas de los administrativos y técnicos, adecuada ambientación de acuerdo a las características de la zona geográfica del paso, comunicaciones y sistemas informáticos.

- Sistemas de seguridad y operabilidad adecuados para la atención del paso sin interrupciones por factores externos, generadores de emergencia y tanque de abastecimiento de agua potable (si fuese necesario), sistema antiincendio del Complejo, duplicidad de sistemas de comunicaciones de voz y datos.
- Edificio de comedor para camioneros
- Edificio de sanitarios para camioneros, dividido en sanitarios para damas y para caballeros, con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería.
- Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia.
- Edificio de laboratorios fitosanitarios con playa específica para el control de las mercaderías en el área donde se encuentren instalados los organismos de control. Eventualmente, instalaciones para los controles zoosanitarios de animales vivos.
- Edificio de inspección física, con boxes para estacionamiento de vehículos en forma simultánea y oficinas de las agencias aduaneras de los países.
- Depósitos para mercaderías retenidas y en trámite para cada una de las aduanas y para cada tipo de mercadería (comunes, refrigeradas, etc).con aptitud y tamaño adecuados para permitir la realización de todas las modalidades aduaneras.
- En caso de mantenerse restricciones operativas como el trasbordo normativo o coactivo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera, las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga, que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta
- Área de fumigación cerrada, totalmente aislada de la playa general.
- Edificios destinados a los operadores de comercio exterior de ambos países, con la totalidad de los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas, acceso a los sistemas informáticos aduaneros – y otros organismos involucrados en el control, si correspondiere - de los dos países y al sistema de control de gestión del paso.
- Adicionalmente, el complejo podría contar, fuera del área de control integrado, con un Centro Logístico de Apoyo a las empresas de transporte, importadores y exportadores patio de estacionamiento, depósitos para mercaderías, oficinas para operadores de comercio exterior, servicios para camioneros, etc.

Los aspectos operativos del paso

- Existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, quien tiene a su cargo la coordinación de todos los organismos intervinientes e interactúa con las matrices de estos y otras instancias gubernamentales de los países involucrados, para proponer los cambios organizativos, de infraestructura, normativos y procedimentales que resulten necesarios para una mayor eficiencia en el paso, así como la aplicación de sanciones y penalidades a funcionarios o agentes externos o internos que atenten contra la eficiencia del mismo.

- Existencia de un Consejo Consultivo, conformado por los agentes privados usuarios del paso, que tendría la misión de controlar y evaluar los aspectos de funcionamiento del paso y realizar propuestas destinadas a mejorar su eficiencia. Asimismo, intervendría en la definición e implementación de los programas de capacitación destinados a los agentes privados que intervienen en el comercio internacional.

- Cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición.

- Propender a la convergencia de las normativas nacionales que en la mayoría de los casos dan tratamientos similares para los mismos aspectos.

- Eliminar la secuencialidad de los controles, tanto dentro del país como entre países. Llegar al concepto de “mirar la mercadería o abrir el vehículo una sola vez”.

- Integrar los sistemas informáticos entre organismos similares de los distintos países, en especial los sistemas aduaneros. En forma más específica, los datos de salida de una aduana se convierten en los de entrada de la otra. Se incrementa, de esta forma, la eficiencia operativa y la integridad fiscal de los despachos. Se aumenta el número de eventuales canales rojos al realizarse la verificación en forma conjunta, pero los tiempos de verificación total se disminuyen.

- Contar con un sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo. Las matrices de los organismos y el Gerente del paso evalúan en forma continua el desempeño de los entes, generando información de estándares y ajustes de desvíos. La información será de conocimiento público para todos los actores involucrados en forma directa o indirecta.

- Horarios de funcionamiento establecidos a propuesta del Gerente del paso. Si la modalidad lo amerita, pueden funcionar en distintos horarios que los indicados por la normativa regional. En función del volumen transportado y las pautas operativas de los transportistas, las actividades de control pueden habilitarse en forma ininterrumpida o, al menos, todos los días de la semana.

- La atención fuera de las horas ordinarias para los tránsitos aduaneros se realiza sin cobros extraordinarios utilizando el personal de aduana y migraciones de pasajeros.

Cuestiones exógenas al paso

- Los organismos intervinientes en la frontera deben desarrollar estudios de organización y método que permitan definir los procedimientos más efectivos y

en función de los tiempos medios eficientes de los mismos, dimensionar en forma adecuada la cantidad y perfil del personal necesario.

- Los países concernidos deben permitir, sin obstáculos, la realización de despachos bajo la modalidad de tránsito aduanero. Al mismo tiempo se incrementa la existencia y eficiencia de depósitos fiscales aptos para formalizar las exportaciones y nacionalizar la carga en origen o destino.

- Los operadores privados debe tener una activa participación en la provisión, mantenimiento y expansión de la infraestructura y equipamiento necesario para las tareas y administran el predio recibiendo como resarcimiento los pagos que realizan los transportistas en concepto de servicios y / o peajes si se tratase además de una obra nueva de interconexión física. Esta participación se instrumenta mediante concursos públicos y un análisis previo que, en función del potencial del paso, indique si es necesaria la participación pública en la inversión y el plazo de la concesión.

- Los países intervinientes y el gerente del paso deben desarrollar un espacio de capacitación continua de los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera para profundizar y actualizar el conocimiento que los mismos tienen de las normas y procesos que se llevan a cabo en el paso, a fin de reducir errores operativos y optimizar el funcionamiento.

Metodología de análisis de pasos de frontera.

Caracterizar en forma detallada un paso de frontera es una tarea compleja, porque en realidad, el paso en sí mismo, visto como sistema, es complejo.

En él confluyen dos países y gran cantidad de actores directos e indirectos que abarcan desde transportistas, funcionarios de diversos órganos de control, importadores, despachantes de aduana o representantes, concesionarios y hasta en algunos casos las actividades económicas de las poblaciones aledañas al paso de frontera.

Todos ellos interactúan, de una forma u otra, dentro del espacio que brinda el paso de frontera utilizando métodos de trabajo, procedimientos y principalmente objetivos diferentes (y en algunos casos antagónicos); con recursos – en la mayoría de los casos escasos – y con las restricciones que; entre otros, proveen la infraestructura y equipamiento disponible y los marcos normativos sectoriales aplicables.

Estas particularidades tornan, como se señalara, al "paso de frontera" en un conjunto heterogéneo y poco diferenciado, que dificulta no sólo su comprensión, y por ende la reversión de los obstáculos que en ellos se verifican, sino también la obtención de una medida aproximada de la incidencia que los distintos aspectos que en el confluyen – y cuya resultante es el paso de frontera - tienen sobre la fluidez del comercio carretero.

Sobre estas premisas, se diseño una metodología de análisis de pasos frontera cuyo contenido se presenta en el Anexo Metodología.

La misma tiene por objetivo lograr un conocimiento particularizado de los distintos componentes y factores (endógenos y exógenos) que coexisten en la actualidad en los pasos de frontera, describir los procesos que los distintos actores públicos y privados realizan en el mismo y aislar la influencia que en cada caso tienen sobre la fluidez del transporte (y comercio) internacional.

Las conclusiones, que se deriven del método de análisis, deben permitir una evaluación del funcionamiento del paso donde se identifiquen los aspectos salientes que el mismo presenta; tanto los positivos, como aquellos disfuncionales o negativos en términos de la calidad de los controles y la fluidez del comercio carretero; y a través de ellos elaborar las recomendaciones y cursos de acción necesarios para la reversión de los aspectos disvaliosos que se presenten.

Asimismo, el método de análisis permitirá la comparación de los pasos relevados, con las características de un modelo de paso de frontera considerado "deseable" para un paso de frontera de la región. Así en base a las divergencias observadas se podrán definir programas particulares y/o generales de intervención - que prioricen los objetivos a maximizar y la secuencia de realización - para lograr una convergencia de la situación actual a la ambicionada...

El método de análisis, está basado en dos aspectos centrales: la toma de información orientada al relevamiento de los pasos de frontera y la evaluación de la información compilada

La toma de información orientada al relevamiento tiene tres etapas principales:

- La búsqueda de antecedentes estadísticos que permitan conocer los aspectos y características generales del paso y de los organismos que en él intervienen. Esta búsqueda se basa en la información existente en diversas bases de datos de acceso público, el análisis de trabajos anteriores sobre temas afines y particularmente en la recopilación de la información expuesta por los organismos nacionales y privados en Internet.

- El relevamiento de las entidades y actores centrales asociados de manera directa o indirecta con el paso de frontera. En este sentido se diseñaron 6 documentos de consulta específicos, orientados a abarcar los aspectos relevantes de los organismos nacionales con injerencia directa o indirecta en los pasos de frontera y su operatoria y los de los actores privados que son parte de la cadena de comercio exterior. En cada caso el cuestionario brinda indicación del perfil del funcionario o agente privado que debe contestarlo.

- La visita y toma de información en el paso de frontera: En este aspecto se diseñaron 5 documentos de encuestas a ser completados por los profesionales que realicen el relevamiento. Abarcan los aspectos sustantivos de los diversos actores y sirven como una suerte de hoja de ruta para los profesionales que visitan el paso. En este caso el relevamiento se desarrolla "in-situ" y el grupo de profesionales debe completar los documentos respectivos en el momento de la visita y consulta a los responsables directos en frontera. Debe tenerse en cuenta que por las características de las consultas lo que se privilegia es la "visión" y el análisis de los consultores y no las respuestas de los funcionarios.

El conjunto de la información relevada confluye en un informe de análisis detallado del paso donde se describen con la mayor precisión posible los siguientes aspectos: datos generales del paso, organismos presentes en el mismo y sus horarios de atención, flujos comerciados por el paso, niveles de integración entre los organismos y los países, el proceso o secuencia de tareas que ejecuta un vehículo de carga desde que ingresa al paso hasta que egresa del mismo, infraestructura y equipamiento existente en las áreas de control de cargas y pasajeros, infraestructura y servicios existentes para los agentes privados, detalle, para cada organismo /servicio presente en el paso,

de la infraestructura de sus oficinas, recursos informáticos y tecnológicos, recursos humanos, métodos operacionales, documentación solicitada para los distintos trámites, el detalle de los procesos mas importantes que cada organismo lleva a cabo y tiempos medios que demanda la realización de los controles

Las conclusiones a las que se arribe en cada caso resumirán los factores positivos y negativos del paso en cuestión, su influencia sobre las funciones que en el mismo se deben llevar a cabo y la incidencia que los mismos tienen sobre la calidad de los controles y la fluidez del comercio carretero.

Asimismo, se estará en condiciones de comparar vis a vis las características del paso relevado con el modelo de paso considerado deseable y de determinar los cursos de acción necesarios para lograr una convergencia entre ambos.

En este aspecto debe tenerse presente que las experiencias positivas pueden resultar de importancia a fin de considerar lo "posible" del paso "deseable" teórico y que si bien algunas recomendaciones pueden resultar comunes a todos los pasos de frontera, su implementación requiere una intervención casuística, que respete y considere las particularidades de cada paso de frontera.

Pasos de frontera relevados

Los pasos de frontera visitados, en el marco del estudio, fueron seleccionados en forma conjunta por funcionarios del BID; la CAF, el INTAL y del FONPLATA. a partir de una propuesta de los consultores.

A pesar de que los términos de referencia preveían un número de cinco pasos a relevar, la dinámica del trabajo y el deseo de captar distintas tipologías y realidades existentes en la región, hizo que las visitas alcanzaran a ocho pasos de frontera.

A fin de probar la metodología de consulta y evaluación – que se presentó en el apartado anterior – se realizó en primer lugar una visita "piloto" al paso de Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR).

Las tareas realizadas en el paso enunciado fueron replicadas, previa corrección de cuestiones que se probaron y desecharon, en los restantes pasos visitados: Santana do Livramento (Brasil) - Rivera (Uruguay); Uruguayana (Brasil) - Paso de los Libres (Argentina); Sao Borja (Brasil) - Santo Tomé (Argentina); Tambo Quemado (Bolivia - Chile); Desaguadero (Bolivia - Perú); Aguas Verdes (Perú) - Huaquillas (Ecuador); y Pacaraíma (Brasil) - Santa Elena de Uairén (Venezuela).

La organización de las visitas contaron con la colaboración del INTAL, quien realizó los contactos pertinentes con los funcionarios de los organismos nacionales con ingerencia directa o indirecta en los temas relativos al comercio exterior, relaciones exteriores e integración, transporte internacional, infraestructura y operación de los pasos de frontera y en los controles que en los mismos se realizan.

Estos contactos permitieron – siempre que fue posible – mantener reuniones de trabajo con los responsables de las distintas agencias públicas y en todos los casos, obtener de ellos la plena colaboración para que los funcionarios que desempeñan sus tareas en los pasos de frontera brindaran una completa y amplia colaboración para el desarrollo de las tareas.

En ocasión de las entrevistas, se hizo entrega a los funcionarios de los cuestionarios mencionados en el acápite anterior, los que salvo en contados casos, no fueron respondidos.

Las visitas a cada paso de frontera tuvieron una duración promedio de tres a cuatro días y contaron con la presencia, salvo en el caso de Huaquillas – Aguas Verdes, de no menos de tres integrantes del equipo. Las tareas se desarrollaron desde el momento de la apertura del paso hasta su cierre. En cada caso se relevó el método operativo de los actores públicos y privados que intervienen en las operaciones de comercio internacional, la dotación, infraestructura y equipamiento de cada uno de los organismos públicos allí radicados, los tiempos que demanda cada operatoria registrada en la frontera y los tiempos de detención de los vehículos en la misma.

Adicionalmente, se organizaron entrevistas con los funcionarios de cada uno de los organismos que actúan en la frontera, donde se hizo hincapié en la metodología de control, especialmente la bondad y potencia del sistema aduanero utilizado, la existencia de capacitación específica para los funcionarios, su visión sobre la eficiencia de los controles, la predisposición existente para integrar los controles o profundizar la integración existente, etc. y con los despachantes de aduana y transportistas presentes en el paso.

Los pasos seleccionados reúnen una serie de características que permiten, a través del conocimiento y evaluación de cada uno de ellos, derivar recomendaciones específicas, que en muchos casos pueden resultar extrapolables a otros pasos de la región que presenten similitud de problemas.

Entre otras, algunas características de los pasos de frontera analizados, son las siguientes.

- Involucran a siete países de la Región
- Salvo en el caso de Santo Tomé – Sao Borja y de Santana do Livramento – Rivera, son los pasos más importantes en el vínculo bilateral respectivo.
- Por ellos se transportaron en el año 2000 un total de aproximadamente 6 millones de toneladas, o sea un tercio del comercio intrarregional carretero.
- Incluye al paso de frontera de mayor importancia de Sudamérica (Paso de los Libres – Uruguayana) y al único paso cuya infraestructura fue diseñada para la realización conjunta y en un solo país de los controles a las cargas y pasajeros (Santo Tomé – Sao Borja)
- Presentan una tipología variada en función del grado de integración física de los controles (total para pasajeros y cargas en el caso de Sao Borja – Santo Tomé, total para cargas y pasajeros pero en distintos ámbitos físicos en Santana do Livramento Rivera, total para pasajeros y parcial para cargas en Paso de los Libres – Uruguayana con el criterio país de entrada país sede; total y única para pasajeros e inexistente para cargas en Fray Bentos – Puerto Unzué; inexistente en Tambo Quemado, Huaquillas – Aguas Verdes y Santa Elena – Pacaraima y proyectada en Desaguadero) y de interrelación con la actividad económica de las poblaciones aledañas (intensa y conflictiva en Desaguadero y Huaquillas - Aguas Verdes; Intensa y proactiva en Paso de Los Libres – Uruguayana; inexistente en Fray Bentos – Puerto Unzué y Tambo Quemado, etc.).
- Se presentan en ellos, con diversa intensidad, toda la gama de operatorias aduaneras (tránsitos, nacionalizaciones y formalización de exportaciones en frontera) inducidas en algunos casos por las pautas operativas del comercio internacional y en otras por disposiciones normativas de las aduanas nacionales.

- Variado grado de importancia de los productos que requieren intervención fito – zoo sanitaria, en la composición total de las cargas transportadas.
- Existencia de controles fitosanitarios integrados física y funcionalmente (verificaciones al unísono y trabajo sobre la misma muestra en Santa do Livramento – Rivera; Fray Bentos – Puerto Unzué, Santo Tomé Sao Borja y Paso de los Libres Uruguayana – lado brasileño).
- Presentan diversidad en materia de direccionalidad de los flujos, viajes en lastre, ruptura de la carga en frontera y trasbordo de la mercadería.
- Muestran disímiles dotaciones de infraestructura y equipamiento (excelentes como en Santo Tomé Sao Borja, Santana do Livramento – Rivera y en el lado brasileño de Paso de los Libres – Uruguayana; muy precaria como en el lado boliviano de Desaguadero o el Argentino de Fray Bentos – Puerto Unzué, etc.)
- Se verifican en ellos varios casos de administraciones por terceros (públicos o privados) de los recintos para el control de las cargas.
- Presentan el único caso de paso de frontera donde la provisión de infraestructura, equipamiento y administración es realizada por una empresa privada cuyo control es ejercido por una autoridad binacional (Santo Tome – Sao Borja).

Resultados obtenidos

SANTO TOMÉ (AR.) – SAO BORJA (BR.)

Datos Generales

Vincula los países de Brasil, por el estado de Río Grande do Sul, y Argentina, por la provincia de Corrientes a través del puente internacional sobre el río Uruguay que une las poblaciones de Santo Tomé, en Argentina, y São Borja, en Brasil, ambas ubicadas a escasos kilómetros de los accesos.

Se trata de un puente carretero que forma parte de los proyectos estratégicos de integración de las redes de transporte del MERCOSUR; a su vez, ayudará a la interconexión bioceánica entre los puertos atlánticos del Brasil - Río Grande y San Francisco do Sul - y el de Antofagasta en Chile, sobre el Pacífico.

El puente fue habilitado en el año 1997 y forma parte de una obra que incluye, además del puente, los accesos viales en ambas cabeceras, un centro de fronteras y un patio unificado de cargas. adicionalmente, están previstos los espacios para construir, en el futuro, una interconexión ferroviaria.

El puente en sí tiene una longitud de 1.403 metros y está apoyado en 34 pilotes dobles; la calzada es de 8,40 metros de ancho, con una capacidad de carga de 50 toneladas.

Las distancias a Buenos Aires, Río de Janeiro y San Pablo son 845 Km., 1850 Km. y 1450 Km., respectivamente.

El clima, seco en invierno y caluroso y lluvioso en verano, presenta lluvias anuales de 1000 mm. con temperaturas extremas de 33° y 4° en verano e invierno, respectivamente. El paso no presenta problemas de temporalidad y se encuentra abierto todo el año.

Las rutas de acceso son, la nacional N° 14 desde Argentina y la BR 289, BR 287 y BR 472 desde Brasil. El estado de la carpeta asfáltica de las rutas de acceso es bueno, tienen todas un carril por mano y banquina asfaltada.

Santo Tomé tiene una población de 15.000 habitantes, se encuentra a 347Km. de la capital provincial (Corrientes) y las principales actividades económicas del municipio son agropecuarias y forestales-

Sao Borja cuenta con 65.000 habitantes y sus principales actividades económicas son similares a las que se verifican en Santo Tomé

Luego de una licitación frustrada en 1991, los gobiernos de ambos países decidieron contribuir al financiamiento de la infraestructura con un aporte de 8 millones de dólares cada uno. En el año 1995 se realizó el nuevo llamado a licitación pública internacional para poner en práctica el proyecto, construcción, operación, mantenimiento y explotación de la Comunicación Vial Internacional entre las ciudades de Santo Tomé (Argentina) y São Borja (Brasil), licitación que fue ganada por el consorcio Mercovía S.A., integrado por empresas italianas, argentinas y brasileñas.

En el proyecto se preveía una captación del 35% del tráfico usuario de Paso de los Libres – Uruguayana y del 22.5% del correspondiente a Puerto Iguazú – Foz de Iguazú. El tránsito actual, de alrededor de 20.000 camiones / año, muestra que las proyecciones no se cumplieron.

Este modelo de sociedad entre los estados nacionales y la iniciativa privada, que incluye el financiamiento mixto para la construcción del emprendimiento, tuvo como consecuencia el nacimiento del Primer Centro Unificado de Frontera (CUF) del MERCOSUR, habilitado en 1998 y operado por el concesionario, que a través del derecho de utilización de las instalaciones y servicio que brinda a los usuarios, recupera la inversión de la construcción, a lo largo de los 25 años de concesión. Existe un órgano de control y administración, Comisión Mixta Argentino Brasilera (COMAB), que cumple un papel destacado en la operación del emprendimiento. En el siguiente plano puede verse un detalle de la ubicación del puente y el CUF (link).

El peaje representa el 65% del ingreso del concesionario que, en la actualidad, por política comercial, no cobra la estadía de los camiones en el CUF. Del ingreso por peaje, el 60% es aportado por los camiones y el 40% restante, por el tránsito liviano, de alrededor de 4000 automóviles mensuales. El Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF) paga una tarifa diferenciada equivalente al 30% de valor pleno.

En el paso se verifica la prestación de servicios de transporte urbano entre ambas ciudades y servicios de ómnibus de líneas no regulares.

Los controles, tanto de cargas como pasajeros se encuentran integrados en un mismo espacio físico, el Centro Unificado de Frontera, ubicado en la margen Argentina del río Uruguay y al pie del puente internacional.

Organismos de control y otros servicios

EL CUF concentra la totalidad de los organismos necesarios para la operación, incluyendo bancos de ambos países, casas de cambio y organismos encargados de facilitar los Certificados de Origen (cámaras de comercio).

Los organismos que se encuentran presentes en el predio y el horario de atención de cada uno de ellos, es el siguiente:

Servicio	Argentina	Brasil
Aduana	Dirección General de Aduana: lunes a viernes de 7.00 a 19.00 horas. (habilitación extraordinaria con pago de tasa)	Receita Federal: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 horas y sábados de 8.00 a 18.00 horas.
Migraciones	Gendarmería Nacional, las 24 horas.	Policía Federal, las 24 horas.
Transporte	Gendarmería Nacional las 24 horas.	Dirección Nacional de Estradas y Rodagem - DNER – lunes a viernes de 8.00 a 12.00 y de 14.00 a 18.00 y sábados de 8.00 a 12.00 horas.
Fitosanitario	SENASA de Lunes a Viernes de 8.00 a 16.00 horas.	Ministerio de Agricultura y Abastecimiento: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 horas y sábados de 8.00 a 13.00 horas. EMATER: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 y sábados de 8.00 a 13.00 horas
Sanidad	INAL/Ministerio de Salud: lunes a viernes de 8.00 a 16.00 horas.	Ministerio de Salud: lunes a viernes de 8.00 a 12.00 y 14.00 a 18.00 y sábados de 8.00 a12.00 horas.
Certificado de Origen	Cámara Argentina de Comercio: lunes a sábado de 8.00 a 12.00 horas	Asociación comercial e Industrial de Sao Borja lunes a viernes de 8.00 a 12.00 y de 14.00 a 18.00, y sábados de 8.00 a 12.00 (con aviso previo)
Bancario	Banco Nación en el CUF Paso de los Libres	Banco do Brasil de Lunes a Viernes de 13.00 a 16.00 horas
Otros	Administración Concesionario: lunes a viernes de 8.00 a 22.00 horas y sábados de 8.00 a 12.00 Delegación del COMAB: de lunes a viernes de 8.00 a 18.00 y sábados de 8.00 a 12.00 horas.	

A pesar de la normativa regional referida a la homogeneidad horaria de todos los entes de control presentes en el paso, hasta la fecha no se ha conseguido su cumplimiento – básicamente por problemas presupuestarios - por parte de todos los organismos involucrados.

Se apreció una excelente integración entre los funcionarios argentinos y brasileños que cumplen tareas en el CUF, alentada por el eficiente desempeño que le cabe a la COMAB, especialmente en la figura de su presidente.

Los funcionarios de ambos países que realizan los controles fitosanitarios en la CUF, llevan a cabo la verificación física de la mercadería en forma conjunta sobre la misma muestra.

En Argentina existe la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios de control contra el pago de una tasa. Esta situación salva los problemas de coordinación horaria de algunos organismos y permiten una mayor celeridad en la liberación de los camiones de exportación brasileña.

La atención de los escasos tránsitos aduaneros, considerados como operatoria completa, ya que la práctica brasileña implica la formalización de las operaciones en la frontera, se realiza durante las 24 horas, con habilitación extraordinaria en el caso de Argentina.

Recientemente, el concesionario obtuvo de ambos estados un resarcimiento monetario, por un monto significativo, originado en mayores costos en la construcción del complejo, en la falta de instalación oportuna de algunos organismos de control en la frontera, en la falta de implementación de atención gratuita durante las 24 horas por parte de los organismos de control y en la no realización de obras comprometidas por los gobiernos, en los tiempos previstos (como mejoras en la red vial de acceso). Además de la compensación monetaria (34.5 millones de dólares), existe el compromiso de extender el horario de atención hasta las 23 horas y a partir de julio de 2003, implementarlo en forma gratuita las 24 horas.

Flujos comerciados

El paso es la tercera vinculación carretera en el comercio bilateral de Argentina y Brasil. Por el mismo, se canalizaron en el año 2000, intercambios por más de 750 millones de dólares y 300.000 toneladas.

El promedio de camiones por mes es de 1.600, con picos de 2.200 vehículos; en el año pasan alrededor de 22.000 camiones.

El sentido de los volúmenes transportados es bastante equilibrado, con leve supremacía de las exportaciones argentinas. Por este paso también se registra una porción del comercio bilateral de Brasil con Chile en tránsito por Argentina. La direccionalidad, en este caso, es casi excluyente en el sentido Brasil - Chile

El precio promedio de la tonelada transportada es el más elevado de los que se registran en el comercio bilateral entre estos países. Los despachos de Brasil a Argentina promediaron los u$s 3.150 por tonelada, mientras que los argentinos se ubicaron en 1.750 u$s / ton. Los principales productos transportados son manufacturas de alto valor agregado, siendo también relevantes los despachos que requieren intervención fitosanitaria. El comercio Brasil – Chile presenta, por este paso, un valor promedio por tonelada transportada de aproximadamente u$s 3.000.

Integración de los controles

En el CUF se encuentran ubicados los organismos nacionales de ambos países involucrados en las tareas del control del transporte y comercio internacional, integrando las operaciones de carga y pasajeros.

En el recinto, las oficinas se encuentran totalmente integradas y los espacios para la revisión aduanera son comunes a ambos países.

Si bien los controles no se encuentran integrados funcionalmente, siendo su consecución secuencial, existen elementos que tienden a mejorar esta situación, en particular, la asistencia de la COMAB para lograr que los organismos espejos de cada país aumenten su eficiencia. A modo de ejemplo, es de resaltar que se está trabajando para lograr una conferencia física aduanera común de las mercaderías (ver más adelante) y, si bien los sistemas informáticos no se encuentran interconectados, los funcionarios de los países tienen acceso a la información del sistema del otro país, pudiendo observar el estado en que se encuentra el trámite.

La excepción a la falta de integración efectiva de los controles, como en la mayoría de los pasos del MERCOSUR, está dada por los controles fitosanitarios, cuya operatoria se realiza en forma conjunta trabajando sobre una misma muestra y abriendo una sola vez el camión.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en la importación y exportación de productos con intervención fito- zoosanitaria

Flujo Argentina – Brasil

- El vehículo ingresa al CUF por la garita correspondiente al lado argentino donde se registra su entrada en el sistema del concesionario (hora, día, patente del vehículo y mercadería) y se le asigna espacio en la playa.
- El transportista realiza los trámites migratorios y los correspondientes a transporte, donde se verifica el cumplimiento de las normas de la ATIT.
- El despachante argentino comienza los trámites de su exportación generando el Permiso de Embarque y la Declaración de Importación.
- El despachante brasileño solicita la Declaración de Importación al sistema informático aduanero brasileño (Siscomex).
- El despachante argentino, si el tipo de mercadería lo requiere, presenta la solicitud de inspección al organismo de control fitosanitario argentino (SENASA) y el brasileño, una solicitud de examen de la carga al Ministerio de Agricultura y Abastecimiento de Brasil (MAA/BR) y/o al Ministerio de Salud (MS/BR)/Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVS/BR), conforme las exigencias de la licencia de importación que constan en el Sixcomex
- Tratándose de un producto del área vegetal, el personal de la concesionaria extrae una muestra de la mercadería en presencia de los funcionarios de control fitosanitario de los dos países. La muestra es conducida a los laboratorios para ser sometido a un examen, el que es realizado en forma conjunta por los dos organismos nacionales.

- El certificado fitosanitario de Argentina es entregado, sin intervención del despachante, a los miembros del servicio brasileño. Si la mercadería requiere de clasificación para cumplir con los requisitos de importación, la EMATER-RS, ubicada en el predio, los clasifica merced a un convenio con el MAA/BR

- Se asienta la conformidad en los documentos y sistemas de ambos países

- Si el producto es de origen animal los controles son realizados por el MAA/BR contando en forma previa con la anuencia de los organismos centrales (POA/RS) y el SENASA/AR. Son examinados por el MS/BR - ANVS/BR.

- Si se trata de animales vivos, la documentación zoosanitaria argentina es emitida en origen, por lo que la labor de los técnicos argentinos en la frontera se limita a la revisión documental. Los animales son verificados por los técnicos del MAA/BR en las instalaciones del cuarentenario ubicadas en el predio.

- Se concluye el trámite de exportación argentina actualizando el sistema informático aduanero argentino María y generando los documentos correspondientes.

- El despachante brasileño realiza el pago de impuestos y tasas en el sistema bancario, obtiene, en Sao Borja, la constancia de determinación del valor o exención del Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS), efectúa el registro de la importación y presenta la documentación ante la Receita Federal.

- En ausencia de interconexión entre los sistemas informáticos aduaneros, las verificaciones de las aduanas se llevan a cabo en forma independiente, con el grado que corresponda al canal de verificación asignado a la mercadería. De todos modos se realizan inspecciones físicas conjuntas aprovechando los canales rojos.

- Con la carga liberada por ambos países, el vehículo puede liberarse previo pago de los servicios al concesionario y el registro de su salida en el sistema informático del mismo.

Flujo Brasil - Argentina

- El vehículo ingresa al CUF por la garita correspondiente al lado brasileño donde se registra su entrada en el sistema del concesionario (hora, día, patente del vehículo y mercadería) y se le asigna espacio en la playa.

- El transportista realiza los trámites migratorios y de transporte, donde se verifica el cumplimiento de las normas de la ATIT.

- El despachante brasileño comienza los trámites de su exportación generando la DDE (Declaración de Despacho de Exportación) e incorporando el trámite al Siscomex.

- El despachante argentino ingresa los datos del MIC/DTA en el sistema María, dando comienzo al trámite de importación.

- En caso de que la mercadería requiera controles de fitosanitarios, se presenta el requerimiento para la inspección y fiscalización de la mercadería ante las autoridades fitosanitarias. En este caso, el despachante argentino presenta

además, la autorización de importación emitida por el órgano central del SENASA/AR.

- La carga es inspeccionada en forma conjunta por MAA/BR – SENASA/AR (este ultimo cuando fuese necesario) y se emite el documento oficial correspondiente.
- Tratándose de un producto del área vegetal, el personal de la concesionaria extrae una muestra de la mercadería en presencia de los funcionarios de control fitosanitario de los dos países. La muestra es conducida a los laboratorios para el examen correspondiente, el que es realizado en forma conjunta por los dos organismos nacionales.
- El certificado fitosanitario de Brasil es entregado, sin intervención del despachante, a los miembros del servicio argentino.
- Se asienta la conformidad en los documentos y sistemas de ambos países.
- Se concluye el trámite de exportación brasileña actualizando el Siscomex y generando los documentos correspondientes
- El despachante argentino realiza el pago de impuestos y tasas, efectúa el registro de la importación y presenta la documentación ante la aduana Argentina.
- En ausencia de interconexión entre los sistemas informáticos aduaneros, las verificaciones de las aduanas se llevan a cabo en forma independiente, con el grado que corresponda al canal de verificación asignado a la mercadería. De todos modos, se realizan inspecciones físicas conjuntas aprovechando los canales rojos.
- Con la carga liberada por ambos países, el vehículo puede liberarse previo pago de los servicios al concesionario y el registro de su salida en el sistema informático del mismo.

Centro Unificado de Frontera

Actualmente se encuentra concesionada su operación, junto con el puente, a la empresa Mercovía S.A. La Comisión Mixta Argentino Brasilera (COMAB) es la administradora del puente y el predio y es el enlace entre Mercovía S.A. y las entidades que interactúan en el predio.

En el plano siguiente se puede ver un detalle del CUF (link)

El ingreso del concesionario es a través del cobro del peaje del puente, los derechos de utilización de las instalaciones y servicios que brinda a los usuarios, con la excepción de la estadía de los camiones que, por política comercial, son exentos de este pago. Con estos ingresos el concesionario debe mantener operativa las instalaciones y recuperar la inversión de la construcción, a lo largo de los 25 años de concesión.

Los precios del peaje del puente fueron fijados por las autoridades concedentes y operan como tarifas máximas y son únicas para cada tipo de servicio, de manera tal que no pueden existir tarifas especiales por usuario particular sino por tipo de usuarios (TVF, horarios, tipos de vehículos, etc.).

Los precios de los servicios del predio son libres y fijados por Mercovía S.A., la que ha establecido tarifas diferenciales de acuerdo a los convenios que tiene con sus clientes.

El detalle los servicios tarifados y los valores correspondientes, pueden verse en la siguiente dirección de Internet www.mercovia-sa.com.

En este recinto se realizan todas las operaciones de carga y pasajeros y funciona con el esquema de una única detención ("one stop shopping"). El camión o el turista sólo se detiene una vez para realizar todas las operaciones de cruce de fronteras.

Los servicios prestados son liquidados en una única factura; las empresas de transporte que poseen convenios con el concesionario tienen la posibilidad de abonar los servicios en cuenta corriente permitiendo, en este caso, que el transportista no requiera dinero en efectivo.

Características Generales del Predio

El CUF está dividido en dos grandes sectores:

Tránsito liviano

Consta de un área de control integrado aduanero migratorio, con dos vías, una para cada sentido del tránsito. Cada una de las vías tiene tres carriles, para uso de tránsito vecinal, tránsito internacional y ómnibus.

Cada vía cuenta con un edificio, de iguales características, de 132 m^2 , el que dispone de instalaciones amplias y modernas equipada con aire acondicionado. Las instalaciones tienen sanitarios, oficina de informes para el turista, reserva de hoteles, buffet, casas de cambio de ambos países, teléfono, fax e Internet

Área de cargas

Ubicado en una extensión total de 90 hectáreas, considerando los espacios reservados para futuras ampliaciones, el área de cargas de la CUF cuenta con:

- Cerco perimetral e iluminación en buen estado de mantenimiento. Seguridad y controles con barrera de entrada y salida.
- Sistema de video para seguridad y control con acceso.
- Energía eléctrica de línea, agua potable, desagües cloacales y telefonía. Poseen sistemas alternativos de energía frente a caídas en el suministro.
- Playa de estacionamiento asfaltada con capacidad para 450 unidades distribuida de acuerdo al tipo de trámite en importación, exportación y MIC/DTA.
- Ubicación física en playa asignada a la entrada del camión por sistema informático de control.

- Área cubierta para revisión física de mercaderías de 2.400 m^2, con capacidad para 8 camiones.
- Dos depósitos para mercaderías retenidas y en trámite, de 800 m^2 cada uno y sobre jurisdicción de cada una de las aduanas.
- Área de oficinas para administración del CUF de 1600 m^2.
- Área para los organismos de ambos países que controlan el patio de carga de 1400 m^2.
- Área de Inspección sanitaria y laboratorio para controles fitosanitarios.
- Área de fumigación, cargas peligrosas e incineración (el concesionario ha iniciado un reclamo ante la provincia de Corrientes procurando evitar que las mercaderías peligrosas utilicen otros pasos de frontera ya que los mismos no se adecuan a la normativa de protección ambiental vigente).
- Sistema antiincendio.

- Balanza electrónica conectada al sistema de control del predio.
- Edificio de primeros auxilios, con guardia permanente de enfermero y ambulancia.
- Espacios especiales para cargas refrigeradas.

- Elementos para el manipuleo de la carga y almacenes y personal disponible para el retiro de muestras, descargas y trasbordos de la mercadería.
- Instalaciones para los transportistas (sanitarios para damas y caballeros con todos los servicios, comedor y lavandería).

- Sistema de llamada a transportistas y otros usuarios, mediante altoparlantes.
- Espacio de oficinas para los despachantes y representantes, dividido en dos edificios uno para cada país. A su vez, Mercovía S.A. opera también como despachante de aduana binacional.
- Oficinas bancarias de Brasil y Argentina dentro del predio.
- Oficinas de cambio en el predio.
- Sistema integrado de comunicaciones de voz y datos que abarca todo el predio y todos los sectores de oficina, permitiendo la posibilidad de interacción entre todos los actores.
- Sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos que registra su entrada y salida y que, a diferencia de otros centros de frontera concesionados, se encuentra integrado a distintos los sistemas de control y que provee información en línea a los clientes. de esta forma, es posible determinar los tiempos demandados en cada operatoria realizada por los despachos incluyendo los tiempos "muertos" no asignables a control alguno.

El área de cargas posee espacio disponible como para duplicar sus instalaciones.

El acceso vial al predio está totalmente señalizado siguiendo las normas de los países.

La concesionaria, a fin de mejorar los servicios ofrecidos a sus clientes, ha construido un Centro Logístico de Cargas y Transporte ubicado en un predio aledaño a la CUF en la margen brasileña (en este predio pueden almacenarse mercaderías sin costo por un lapso de siete días), ha implementado un sistema de consulta en línea de las operaciones en el CUF vía Internet, asesoría en comercio exterior, un punto de apoyo en la ciudad de Paraná con servicios para los transportistas, servicios de emisión de Certificados de Preembarque y emisión de pólizas de seguros mediante una compañía de seguros instalada en el mismo predio.

El concesionario obtuvo para el paso la norma ISO 9.000 de Calidad, la ISO 14.000 de Gestión Ambiental y la IRAM 3.800 de Seguridad Ocupacional, situación ésta, única en América Latina para un paso de frontera.

El personal de Mercovía S.A. es de 72 empleados (incluyendo al personal jerárquico) a lo que deben adicionarse otras 95 personas que trabajan en empresas que realizan servicios en el predio contratadas por el concesionario: vigilancia, transporte de personal, informática y parte del estibaje.

Características de los distinto servicios nacionales de control

Servicio de Aduana → Brasil

Infraestructura de Oficinas

El estado general es muy bueno las oficinas son modernas con instalaciones de última generación, el espacio es adecuado y la circulación de funcionarios y terceros se da por espacios independientes sin que los últimos puedan acceder a las oficinas de los organismos. Todas las oficinas son externas, tienen buena iluminación y ambientación.

Poseen varias líneas telefónicas conectadas a la central del CUF. Poseen medios alternativos de comunicación brindados por el concesionario.

El mobiliario es moderno, adecuado y suficiente para las necesidades.

La instalación eléctrica es adecuada.

Poseen servicios de fotocopiado.

No requieren espacio para almacenamiento de información ya que la misma es despachada a las oficinas de la Receita Federal de Uruguayana.

Existe espacio dentro del predio para las oficinas de despachantes y representantes. Mercovías, opera en el recinto como despachantes de aduana en ambos países.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 25 equipos de tecnología actualizada, todos ellos conectados por línea punto a punto brindada por el concesionario con las oficinas del Servicio Federal de Procesamiento de Datos, institución estatal que brinda los servicios de procesamiento de datos a la Receita Federal. La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

Recursos Humanos

El plantel es de 18 personas en el centro de cargas, 9 de ellas fiscales. Los fiscales están dedicados al control físico de las mercaderías.

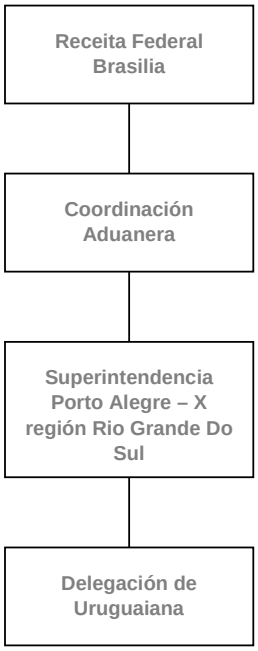
El perfil y número del personal se consideran adecuados, aunque un incremento de la operatoria requeriría una mayor cantidad de fiscales.

El personal posee, en general, una razonable experiencia para las características del paso.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales, pero los funcionarios consultados consideran necesario que se profundicen temas tales como Infracciones y Penalidades y Novedades del Siscomex.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

A pesar de que una parte importante del comercio entre Argentina y Brasil tiene como origen – destino final las ciudades de San Pablo y Río de Janeiro, la existencia de despachos en tránsito aduanero para las exportaciones e importaciones brasileñas es sumamente escasa en el territorio brasileño.

En efecto, del total de importaciones y exportaciones brasileñas, sólo el 2% utiliza las facilidades del transporte puerta a puerta.

A diferencia de Paso de los Libres, la mayoría de la carga no es almacenada en las inmediaciones para su destinación final a los centros de consumo o arribando de los centros de producción al aguardo de la demanda de exportación, sino que, en general, es mercadería que continúa a destino final una vez nacionalizada en el mismo vehículo con que cruza la frontera o bien continúa su destino internacional una vez formalizada la exportación en frontera en la misma unidad. Esto es, no se produce quiebre de la carga en la frontera a pesar de que no se utiliza el tránsito aduanero.

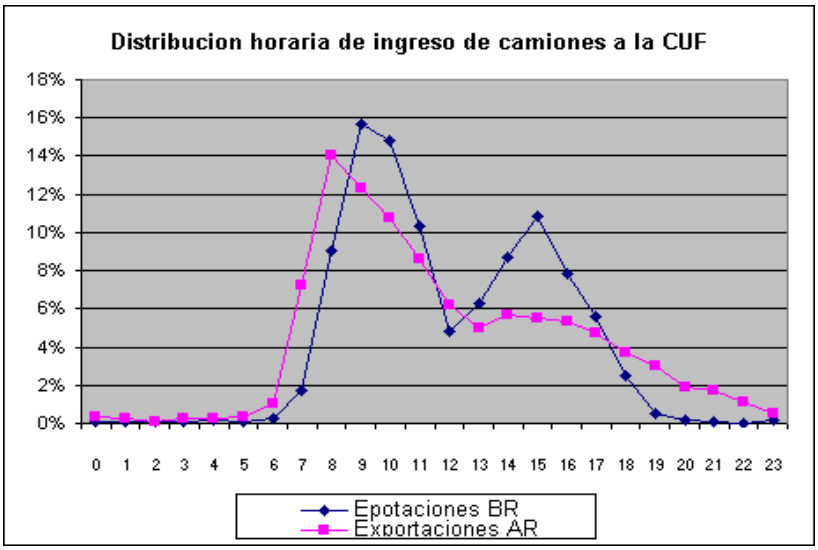
La explicación obtenida distingue los menores costos generalizados de esta operatoria respecto al tránsito, toda vez que los costos de despachante y transporte y los tiempos de la CUF resultan en conjunto más bajos que la alternativa “puerta a puerta”. Firmas automotrices que intercambian productos entre sus filiales argentina y brasileña han adoptado este temperamento cuando antaño utilizaban el tránsito aduanero.

Esta práctica operativa determina una intensa actividad aduanera brasileña en la CUF, a lo que debe sumarse la intervención de los controles fitosanitarios a una parte

significativa de las mercaderías y la existencia – en función del tipo de mercadería que se transporte – de mayor cantidad de canales rojos de verificación.

La distribución horaria de arribo de los transportistas al predio de la CUF en el caso de las exportaciones brasileñas (importaciones argentinas) muestra que entre las 7 y las 13 horas ingresa el 63% de los vehículos (41% entre las 8 y las 11 horas). A partir de las 15 horas se produce el arribo de 28% de las unidades, en un horario donde difícilmente puedan ser liberados en el mismo día, salvo habilitación extraordinaria con pago de aranceles.

A pesar de la existencia de los inconvenientes en materia de demoras para formalizar los despachos y/o problemas con la documentación, en este paso no se aplican las medidas punitivas implantadas por la Receita Federal de Uruguayana,



Asimismo, como se mencionó, la estadía de los vehículos en el predio es gratuita, por lo que no se incentiva el abandono del mismo una vez que son liberados.

En materia de exportaciones argentinas (importaciones brasileñas) la distribución horaria de arribo de los camiones es similar a la antes comentada. El 65% de los camiones ingresa al predio entre las 7 y las 13 horas. A partir de las 15 horas ingresan el 30% de los vehículos, en un horario en que difícilmente sean liberados en el mismo día.

Debe notarse que el arribo de las unidades a la CUF no implica que la totalidad de la documentación se encuentre ya completa.

Las características de las mercaderías del paso hacen que el porcentaje de los canales rojos sea proporcionalmente mayor que en otras fronteras.

Horarios

Horario es de lunes a viernes de 8 a 20 horas y los sábados de 8 a 18 horas.

Selección de canales

La selección la realiza el sistema Siscomex. Aproximadamente, el 35% de las importaciones y un 10% de las exportaciones salen por canal rojo.

El sistema Siscomex posee un sistema de selección de canales por sorteo y los mismos se realizan de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Exportaciones: se realizan cada media hora o cuando la cantidad de trámites para esa locación ha superado los 20 despachos.
- Importaciones: poseen horarios fijos de sorteos (parametrización), la cantidad de sorteos se determina de acuerdo a la importancia del paso de frontera; para este paso de frontera, son 6 por día. Los horarios pueden variar (son consensuados con los despachantes) pero la cantidad asignada, no.

Esta metodología genera un problema de trabajo en lote y por consiguiente de colas y direccionalidad en los momentos de picos de trámites.

Lastre

Para el lastre se realiza un control de transporte las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas.

Debe considerarse que la legislación aduanera brasileña permite multar a los despachantes cuando la documentación posee datos erróneos

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Copia del informe de SISCOMEX indicando el canal de la Declaración de Importación

Declaración de Importación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Recibo del pago de tributos o tasas estatales (ICMS)

Notificación de conferencia física y autorización de liberación cuando fue seleccionada como canal rojo o gris.

Para el caso de canal gris se exigen documentos que respalden el valor aduanero de la mercadería

EXPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Declaración de Despacho de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Entrada

El vehículo en Tránsito Internacional desde Argentina, ingresa a la playa del CUF, presentado la documentación en la garita de ingreso, donde se cargan los datos del mismo y se le asigna un espacio de estacionamiento en el área de la playa para MIC/DTA.

El transportista, o su representante, ponen a disposición de las autoridades aduaneras la documentación correspondiente al tránsito, las que, para dar comienzo al trámite, debieron cumplimentar con los correspondientes en la aduana Argentina y estar selladas como “liberadas por la aduana Argentina”.

Luego de realizados los trámites de control de transporte, las autoridades aduaneras proceden a revisar la documentación, ver el estado del vehículo y los lacres, registrar la operación en el sistema Mantra (Tornaguía Electrónica) y devolver la documentación al transportista liberando al camión.

Se le asigna un permiso de salida, el que debe presentar en la garita de salida, previo pago de los servicios brindados por el concesionario. Cuando el camión egresa, se verifican los datos y se lo da de baja del sistema informático del CUF.

Salida

El vehículo en Tránsito Internacional, proveniente desde Brasil, ingresa a la playa del CUF, presentado la documentación en la garita de ingreso donde se cargan los datos del mismo y se le asigna un espacio de estacionamiento en el área de la playa para MIC/DTA.

El transportista, o su representante, entrega los correspondientes documentos, se realiza la conferencia documental y se constatan las patentes y el estado de los precintos, se registra el trámite en el Siscomex, se sella y firma el MIC/DTA indicando el país de salida y la fecha y hora y se libera el camión para continuar con los trámites del lado argentino.

Operatoria de Importación

El vehículo y la carga, concluidas las operaciones en los organismos de control argentinos, puede comenzar los trámites del lado brasileño.

El despacho de importación en la aduana brasileña se puede comenzar simultáneamente con el despacho de exportación de la aduana argentina.

El despachante, una vez concluido el trámite de exportación argentino, debe incorporar el trámite en el Siscomex y abonar los correspondientes impuestos de nacionalización.

Luego, debe esperar el sorteo de canal y entregar los documentos en el Sector de Recepción, el que verificará los mismos y controlará su correspondiente incorporación al SISCOMEX.

El documento madre es el DI (Declaración de Importación) o DSI (Declaración Simplificada de Importación).

Una vez que se dispone, se llama al camión para el continuar con los trámites.

Si la mercadería requiriese controles zoofitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a los controles aduaneros.

Canal verde

Luego de sorteado el Fiscal (vista de aduana) éste tiene dos horas para poder intervenir y hacer la correspondiente verificación fiscal.

Pasadas las 2 horas a partir de la presentación de la documentación, el importador puede emitir automáticamente su salida.

La salida del vehículo se produce liberando la carga y el vehículo del sistema del administrador del predio y emitiendo el Comprobante de Importación.

Luego se firman y sellan los correspondientes documentos, se libera el trámite del Siscomex, se emite el CI y se devuelve toda la documentación al representante.

Si la mercadería fue liberada por las dos aduanas, el concesionario emite un comprobante para la salida del vehículo del predio, el que debe acompañarse de la factura de pago de los servicios prestados por el mismo. A su salida, se controla que el camión sea el asociado por los documentos y se le da de baja del sistema del concesionario.

Canal Amarillo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos y el vehículo con las mercaderías se dirigen al sector de Conferencia Física previa autorización escrita para ello.

En ese lugar, y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a romper los precintos de los vehículos y, de acuerdo al Fiscal, a extraer del camión un porcentaje de mercadería, adecuado para la verificación. La normativa reciente de la Receita Federal obliga a extraer del camión suficiente cantidad de mercadería hasta visualizar el fondo del mismo; en algunos casos por las características de la mercadería es obligatorio vaciar el vehículo. Esta acción puede realizarse conjuntamente con los aduaneros argentinos, realizando una sola verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Canal gris

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero.

Para ello el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado, y, en caso de ausencia de estas, se exige al importador el depósito de las mismas mientras se retiene la mercadería. Aprobadas las mismas, se procede a seguir con la conferencia física.

Operatoria de Exportación

El vehículo ingresará a la playa del CUF presentando en la puerta el MIC/DTA correspondiente a la mercadería transportada.

El concesionario indica la presencia de la carga en el predio incorporando los datos en su sistema, registra el MIC/DTA, asigna lugar en la playa y sella el MIC/DTA.

El despacho de exportación de la aduana brasileña se puede comenzar simultáneamente con el despacho de importación de la aduana argentina.

Los documentos para despacho deberán ser entregados en el Sector de Recepción.

El documento madre es el DDE (Declaración de Despacho de Exportación) o DSE (Declaración Simplificada de Exportación).

Las DDE recibidas se enviarán al sector de Exportación para su parametrización, la que se realizará por lotes de 20 DDEs, o en los plazos horarios de 30 minutos establecidos por el Siscomex.

Una vez realizado el sorteo y asignado o el canal se continúa con la tramitación de acuerdo a este.

Si la mercadería requiriese controles zoofitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a los controles aduaneros

Canal verde

El canal permite la liberación de la mercadería sin conferencia documental ni verificación física, debiendo el fiscal (vista de aduana) certificar que el despacho fue realizado.

La salida se produce liberando la carga para que esta continúe su trámite en la Aduana Argentina.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado, confrontando los datos con el Siscomex.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos y el vehículo con la mercadería se envían al Sector de Conferencia Física, previa autorización escrita para ello.

En ese lugar y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a verificar peso y bultos y de acuerdo al Fiscal a extraer del camión, un porcentaje de mercadería adecuado para la verificación. Esta acción puede realizarse conjuntamente con los aduaneros argentinos, realizando una sola verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Servicio de Aduana → Argentina

Infraestructura de Oficinas

La situación de las oficinas es de características similares a las de la Aduana de Brasil.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 27 equipos de tecnología actualizada, todos ellos conectados por línea punto a punto brindada por el concesionario con las oficinas de la Aduana Central.

La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

Existen quejas por la imposibilidad de sustitución de insumos lo que provoca problema en la calidad del servicio.

Recursos Humanos

El plantel total es de 36 personas, que desarrollan turnos rotativos, en todas las áreas que abarca la Aduana (cargas y pasajeros), 5 de estas personas está abocadas al control físico de las mercaderías y 5 son auxiliares administrativos.

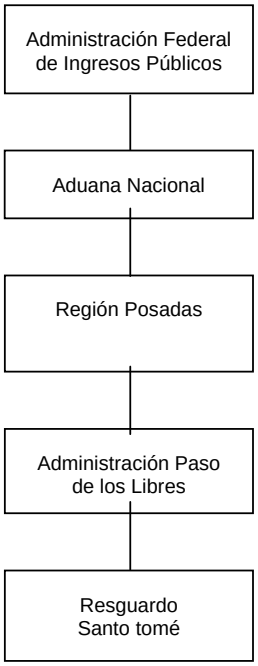
El perfil y la experiencia del personal son adecuados para la importancia del paso.

Consideran que ante el eventual incrementos de los despachos sería necesario una mayor cantidad de verificadores.

Capacitación

Si bien existen programas de capacitación habituales y la mayoría no se pueden realizar por la falta de disponibilidad de viáticos. El personal considera necesario que se brinden programas sobre valoración, régimen de origen, atención al público, fondeo y clasificación.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

A diferencia de Brasil, en Argentina la utilización del tránsito aduanero es mayoritaria, tanto para los tráficos de exportación como para los de importación. El porcentaje de operatorias que se realizan en la frontera no alcanza al 15% del total.

Esta circunstancia hace que la necesidad de controles físicos a las mercaderías sea notoriamente inferior a la que se registra en la aduana brasileña.

Las características de las mercaderías del paso hacen que el porcentaje de los canales rojos sea proporcionalmente mayor que en otras fronteras se registre una importante cantidad de controles fitosanitarios

No existe una direccionalidad de trámites aunque los arribos de los camiones desde ambas fronteras suelen producirse por la mañana, haciendo que los trámites de exportación se realicen por la mañana y los de importación por la tarde.

Horarios

Horario es de Lunes a Viernes de 7 a 19 horas.

La atención fuera de horario se realiza a pedido y con pago de tasa.

Selección de Canales

El sistema María posee un módulo de selección de canales por sorteo, los mismos se realizan una vez ingresado el trámite correspondiente y pueden ser verde, naranja, rojo o morado, este último sólo para importaciones.

Ciertas cargas de acuerdo a las normas son de canal rojo como las cargas fraccionadas, textiles, plástico y regímenes especiales.

Las cargas de Mercosur son habitualmente CANAL VERDE.

La distribución en el paso es un 45% verde, un 20% naranja y un 35% rojo o morado.

Lastre

Para el lastre el trámite se realiza las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Packing – list

Manifiesto de Importación

Certificados sanitarios (cuando correspondan)

EXPORTACION

Manifiesto de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de tránsito

Salida

El vehículo en Tránsito Internacional ingresa a la playa del CUF, presentado la documentación en la garita de ingreso, debe considerarse que el vehículo dio ingreso del lado brasileño y tendrá salida del lado argentino.

Esta carga los datos del mismo y le asigna un espacio de estacionamiento en el área de la playa para MIC/DTA.

El transportista o su representante pondrán a disposición de las autoridades la documentación correspondiente al tránsito, las que debieron cumplimentar los trámites correspondientes en la aduana de Brasil y estar selladas como “liberadas por la aduana de Brasil” para dar comienzo al trámite.

Luego de realizado los trámites de control de transporte, las autoridades aduaneras procederán a revisar la documentación, ver el estado del vehículo y los lacres, registrar la operación en el sistema María y devolver la documentación al transportista liberando al camión.

Se le asignará un permiso de salida, el que debe presentar en la garita de salida, previo pago de los servicios del concesionario, cuando el camión egresa se verifican los datos y se lo da de baja del sistema informático del CUF.

Entrada

El vehículo en Tránsito Internacional ingresa a la playa del CUF, presentado la documentación en la garita de ingreso, debe considerarse que el vehículo dio ingreso del lado argentino y tendrá salida del lado brasileño.

Esta carga los datos del mismo y le asigna un espacio de estacionamiento en el área de la playa para MIC/DTA.

El transportista o su representante entregan los correspondientes documentos, se realiza la conferencia documental y se constatan las patentes y el estado de los precintos, se registra el trámite en el sistema María, se sella y firma el MIC/DTA indicando el país de salida y la fecha y hora y se libera el camión para continuar con los trámites del lado brasileño.

Operatoria de Importación

El vehículo para una importación argentina ingresó a la CUF desde el lado brasileño y concluidas las operaciones en ese país puede comenzar los trámites del lado argentino.

El despacho de importación en la aduana argentina se puede comenzar simultáneamente con el despacho de exportación de la aduana brasileña.

Concluidas las operaciones aduaneras de lado brasileño se realizan las operaciones de control de transporte y, entregada la documentación al despachante, éste procede a incorporar al María el MIC/DTA y el Conocimiento de Carga.

Luego remite la documentación al área de Resguardo Aduanero quienes chequean los datos del vehículo, presentan el Manifiesto, controlan el MIC/DTA y dan la entrada al sistema María.

Una vez realizados estos trámites se informa de esta situación al despachante que completa los datos del Manifiesto cargando la destinación de Importación en el María, ingresa el pago de tasas e impuestos oficializando la importación y sorteando el canal correspondiente.

Con esta información, la Unidad Técnica de Verificación controla el Certificado de Origen verificando si existe la correspondiente garantía, en los casos que falte el Certificado. En caso de no existir ni el Certificado ni la garantía se solicita al despachante que complete la misma y retiene el trámite hasta el momento del cumplimiento de la misma.

Luego se continúa el trámite de acuerdo al canal.

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo Aduanero donde se pesa el camión, se controla patentes, bultos y kilos y los precintos correspondientes.

Se somete a pesaje a los camiones a granel, tanques y unidades de venta al peso.

Se registra el cumplido del trámite en el sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con el documento de liberación de la zona primaria, para la continuidad del viaje.

Luego del pago de los servicios prestados por el concesionario, el vehículo debe dirigirse a la garita de salida del lado argentino donde debe presentar la documentación correspondiente; controlada la misma y previo pago de los servicios del concesionario se da salida al vehículo registrando ésta en el sistema informático del CUF.

Canal Naranja

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental, se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y el resultado se ingresa al sistema María.

En caso de incorrecciones se informa al representante del importador y automáticamente la mercadería es sometida al CANAL ROJO.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal NARANJA), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede, de acuerdo al verificador, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la tarea. Esta acción puede realizarse conjuntamente con los aduaneros brasileños, realizando una sola verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema María bloqueando la operación, se labran las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Canal Morado

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero y a un control físico total de la mercadería.

Para ello, el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado y, en caso de no contar con ellas, se exige al importador el depósito de las mismas. Aprobadas éstas se procede a seguir con el control físico.

Operatoria de Exportación

El vehículo ingresa a la playa del CUF presentando en la puerta el MIC/DTA correspondiente a la mercadería transportada.

El concesionario indica la presencia de la carga incorporando los datos en su sistema, registra el MIC/DTA, asigna lugar en la playa y sella el MIC/DTA.

El despacho de exportación de la aduana argentina se puede comenzar simultáneamente con el despacho de importación de la aduana brasileña.

El transportista hace entrega de la documentación al despachante y éste procede a generar el Permiso de Embarque e incorporar la Declaración de Exportación en el sistema María.

Luego se remite la documentación a la Unidad Técnica de Verificación, quienes reciben la documentación, la revisan y la incorporan los datos correspondientes para el alta del trámite, en el sistema María.

En caso de ser necesario controles de tipo fitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a esta tarea.

Si la información es correcta, el sistema María sortea el canal correspondiente

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo Aduanero donde se pesa el camión, se controla las patentes, los bultos y los kilos y se le colocan los precintos correspondientes, en caso que fuera necesario.

Se registra el cumplido del trámite en el sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con la liberación del camión para que sea sometida a los controles de la aduana brasileña.

Canal Naranja

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y el resultado se ingresa al sistema María.

En caso de incorrecciones se informa al representante del exportador y automáticamente la mercadería es sometida al CANAL ROJO.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal NARANJA), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede, de acuerdo al criterio del verificador, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la tarea. Esta acción puede realizarse conjuntamente con los aduaneros brasileños, lo que implica una única verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema María, bloqueando la operación, se labran las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental, tal como se determina en la descripción el Canal Naranja.

Otros Servicios

Migraciones

Los trámites de migraciones se realizan en el área de Tránsito Liviano del CUF.

Los controles son realizados por la Gendarmería Nacional para la Argentina y la Policía Federal para el Brasil.

Los trámites de migraciones se realizan en no más de 5 minutos, en caso de no haber inconvenientes con la documentación de las personas o con los del vehículo correspondiente.

La estructura edilicia cuenta dos espacios de 132 m^2, uno en la dirección BR–AR y otro en la dirección AR-BR. Dispone de todos los servicios necesarios para atender el flujo de turistas.

Se está implementando una tarjeta electrónica para el Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF), acordada por los dos países, que mejoraría el tránsito de las personas de la región. Los TVF abonan una tarifa única por día, con independencia de las veces que utilicen el puente.

El flujo anual del paso es de 36.000 vehículos de turismo, un TVF de 65.000 vehículos y unos 400 ómnibus.

Transporte

Los organismos de control de transporte presentes en el paso son la Gendarmería Nacional, en el caso argentino, y la DNER (Dirección Nacional de Estradas y Rodagem), en el caso brasileño.

Los controles son similares para ambos países y tienen como objetivo observar el cumplimiento de las normas internacionales de tránsito (ATIT).

Básicamente, se controla que la empresa y el vehículo estén habilitados por el país de origen para el tránsito internacional con el país de destino, que hayan cumplido con las correspondientes inspecciones técnicas de los vehículos (Argentina), que los seguros para transporte internacional se encuentren al día, que el conductor tenga en regla su documentación personal y que se encuentre habilitado para operar un vehículo internacional y al día con sus exámenes psicofísicos.

Si de estas inspecciones resulta que el vehículo o el conductor no cumplen con las normas exigidas se procede a detener el camión y labrar las actas

Estos trámites demoran pocos minutos.

Zoofitosanitario / Salud

Existe un área específica en el predio para estos controles la que unifica las oficinas de los países; el laboratorio totalmente equipado con la infraestructura de plataforma cubierta para los controles físicos.

El paso posee cargas de frutas y hortalizas, granos y carne. No se registra el comercio de animales vivos pero, a pesar de ello, el predio cuenta con las instalaciones necesarias para atender este tipo de mercadería.

La controles demandan alrededor de 1 hora; se considera que el control documental demora más que el físico. Existe una concentración de controles por la mañana lo que provoca ciertas demoras. En los días pico de la temporada con mayor presencia de estos productos, llegan a controlarse hasta 60 camiones.

Muchas de las demoras suelen explicarse por problemas de normas provenientes desde los organismos centrales que impiden el acceso de ciertos tipos de productos al otro país y convierten a estos controles como una suerte de barreras para-arancelarias.

La dotación de personal de Brasil es de 7 personas, 5 de las cuales son profesionales con capacidad de verificación. Argentina, por su parte cuenta con 5 empleados, 4 de ellos con capacidad de verificación.

En general, el personal de ambos países posee experiencia en el tema y se encuentra capacitado para realizar las tareas que le competen.

Poseen elementos informáticos aunque los mismos sólo sirven para registrar el paso por la frontera ya que no se encuentran conectados a redes de los organismos de control centrales. Se encuentran conectados a la red del CUF y mediante ella al resto de los organismos del predio.

Debe destacarse que los controles son unificados, por lo tanto la verificación de la carga se realiza una sola vez para ambos países. El criterio general de la tarea conjunta de verificación es arribar a conclusiones similares para ambos países y cortar una sola vez la cadena de frío.

El horario de atención es de 8 a 16 horas para Argentina (se puede habilitar en forma extraordinaria a pedido del importador con una tarifa asociada) y de 8 a 20 horas para Brasil;

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente.

TRAMITE	ARGENTINA	BRASIL
Tránsito	2 horas	40 minutos
Importación canal verde	1 a 2 horas	3 horas
Importación canal rojo	6 horas	6 horas
Exportación canal verde	1 a 2 horas	1 hora
Exportación canal rojo	2 a 4 horas	3 a 5 horas
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan (las intervenciones aduaneras) los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de ambos países en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso, entre el momento de liberación por parte de la primera aduana que interviene y hasta la presentación de la documentación en la segunda, pueden mediar lapsos variables por problemas de completitud en la documentación u originados en el pago de derechos y tasas.

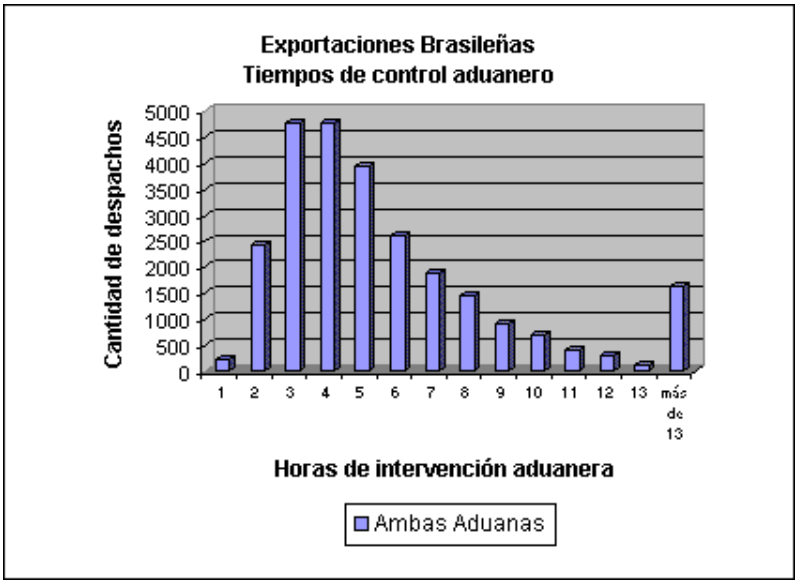
De la elaboración de la información relativa a aproximadamente 40.000 despachos (de todo tipo) en ambos sentidos, fue posible extraer los tiempos medios de intervención de cada una de las aduanas y el tiempo total de estadía del camión dentro del CUF.

En el caso de las exportaciones brasileñas / importaciones argentinas, el tiempo medio de la intervención de los controles brasileños alcanza a 3,5 horas (con una mediana de 1 hora 45’ y una moda de 1 hora 25’), mientras el tiempo medio de los organismos argentinos (a favor de la mayor cantidad de tránsitos) se ubica en 2 horas 45’ (con una mediana de 2 horas y una moda de 1 hora 20’).

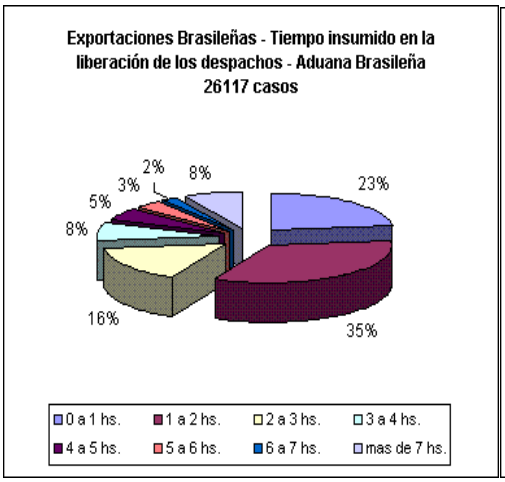
En la tabla el gráfico que siguen, se muestra, para un total de 26.117 despachos de exportación brasileña / importación argentina, el tiempo – sumado - que insumieron los controles de ambas aduanas.

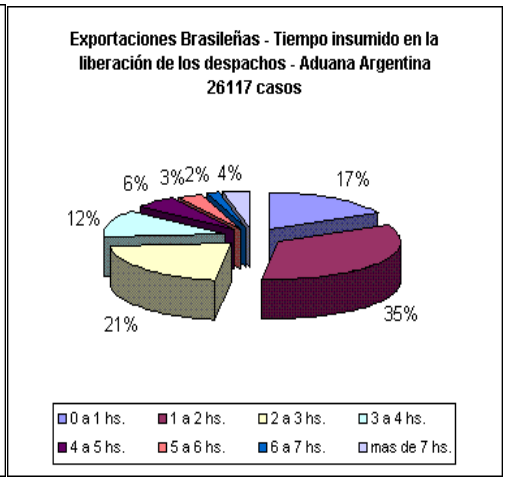
En el eje vertical se muestra la cantidad de despachos, mientras que en el eje horizontal se mide el tiempo insumido en los controles aduaneros (en cantidad de horas). Así, con intervenciones de entre 0 a 1 hora se resolvieron 218 despachos, con intervenciones de más de una hora y menos de 2, cerca de 2400 y así sucesivamente. En el rango de 0 a 7 horas de intervención de ambas aduanas, se resolvió el 80% de los despachos. La progresión de la serie indica que en el rango de más de 13 horas se ubican – aunque en un número no menor (6%) – los despachos "anómalos" desde el punto de vista del control aduanero.

Exportaciones Brasileñas / Importaciones Argentinas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 26117 Vehículos			
Tiempo de los controles (en Hs.)	**Cantidad de vehículos liberados**	**%**	**% acumulado**
0 a 1	218	0.8%	0.8%
1 a 2	2417	9.3%	10.1%
2 a 3	4773	18.3%	28.4%
3 a 4	4786	18.3%	46.7%
4 a 5	3957	15.2%	61.8%
5 a 6	2603	10.0%	71.8%
6 a 7	1898	7.3%	79.1%
7 a 8	1442	5.5%	84.6%
8 a 9	898	3.4%	88.0%
9 a 10	686	2.6%	90.7%
10 a 11	405	1.6%	92.2%
11 a 12	298	1.1%	93.4%
12 a 13	113	0.4%	93.8%
más de 13	1623	6.2%	100.0%



El desempeño de cada aduana en los tráficos aludidos, se muestra en los gráficos siguientes donde se aprecia la cantidad de despachos por rango horario resolvió cada una de ellas.





Frente a estos tiempos insumidos por los controles, el tiempo de estadía promedio de los camiones en el predio resultó, para este tipo de despachos, de 14 horas 50' (con una mediana de 7 horas 45'). De esta forma el tiempo en exceso de los camiones en el predio, respecto a los tiempos que demandaron los controles se ubica en aproximadamente 9 horas (con una mediana de 2 hs 40').

El tiempo promedio de permanencia del camión en la CUF puede discriminarse de la siguiente forma:

Concepto Exportación Brasileña – Importación Argentina	Tiempo medio en minutos (1)	Incidencia de (1) sobre el tiempo de permanencia total del camión en el CUF
Lapso medio entre la entrada del camión al predio y la presentación ante la aduana de Brasil de la documentación requerida para el trámite (completa y sin errores)	175	20%
Tiempo medio que demanda la liberación del camión por parte de la aduana Brasileña	208	23%
Lapsos medio entre la liberación de la aduana de Brasil hasta la presentación de la documentación (completa y sin errores) en la aduana Argentina	285	32%
Tiempo medio de intervención de la aduana argentina hasta la liberación del vehículo	162	18%
Tiempo medio entre la liberación del vehículo por la aduana argentina y la salida del mismos del predio	59	7%

Debe señalarse que aunque mediara la realización de controles fitosanitarios, los mismos se realizan, en forma conjunta por parte de los funcionarios de los dos países, antes de la intervención de la primera aduana (en este caso la Brasileña), por lo que los tiempos medios entre la entrada del camión al predio y la presentación de la documentación a la Receita Federal, puede estar influenciados por este concepto. Distinto es el caso del tiempo insumido entre la liberación de la aduana brasileñas y la intervención de la argentina, donde no media intervención de control alguna y es la parte del proceso que explica la mayor cantidad del tiempo de estadía del camión.

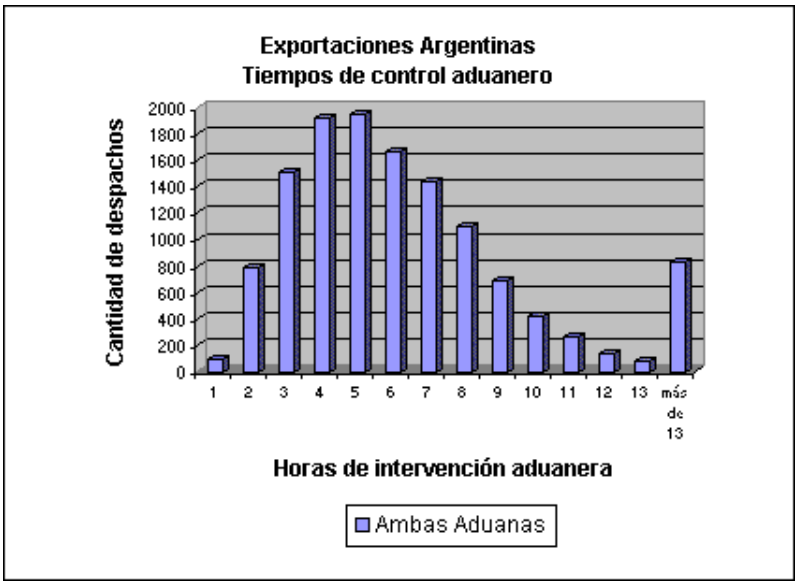
En sentido contrario (exportaciones argentinas / importaciones brasileñas), el tiempo demandado por los controles argentinos se ubicó en 3,5 horas (con una mediana de 2 horas 10' y una moda de 1 hora), mientras que los correspondientes a Brasil demandaron, en promedio, 4 horas (con una mediana de 2 horas 20' y una moda de 1 hora 30').

La tabla y gráfico que siguen, construidos con los datos de una muestra de 12.887 exportaciones argentinas /importaciones brasileñas, brindan la misma información que la presentada en el caso de las exportaciones brasileñas /importaciones argentinas y permite extraer análogas conclusiones.

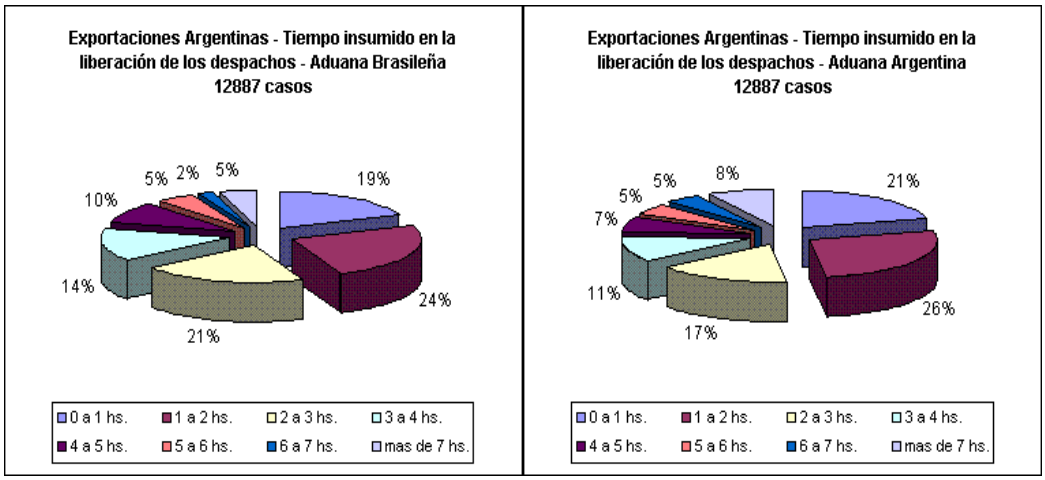
En este caso, en el rango de 0 a 7 horas de intervención de ambas se resolvieron (liberaron) el 73% de los despachos.

Exportaciones Argentinas / Importaciones Brasileñas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 12887 Vehículos			
Tiempo de los controles (en Hs.)	Cantidad de vehículos liberados	%	% acumulado
0 a 1	91	0.7%	0.7%
1 a 2	787	6.1%	6.8%
2 a 3	1511	11.7%	18.5%
3 a4	1921	14.9%	33.4%
4 a 5	1951	15.1%	48.6%
5 a 6	1660	12.9%	61.5%
6 a 7	1445	11.2%	72.7%
7 a 8	1100	8.5%	81.2%
8 a 9	695	5.4%	86.6%
9 a 10	414	3.2%	89.8%
10 a 11	266	2.1%	91.9%
11 a 12	137	1.1%	92.9%

Exportaciones Argentinas / Importaciones Brasileñas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 12887 Vehículos			
Tiempo de los controles (en Hs.)	Cantidad de vehículos liberados	%	% acumulado
12 a 13	82	0.6%	93.6%
más de 13	827	6.4%	100.0%



El desempeño de cada aduana en los tráficos aludidos, se muestra en los gráficos siguientes donde se aprecia la cantidad de despachos por rango horario resolvió cada una de ellas.



El tiempo medio de permanencia los camiones en la CUF en el caso de las exportaciones argentinas /importaciones brasileñas fue de 36 horas y 45' horas (con una mediana de 25 horas). De esta forma, el tiempo excedente de permanencia respecto del insumido en los controles se ubica en 29 horas.

El tiempo promedio de permanencia del camión en la CUF puede discriminarse de la siguiente forma

Concepto Exportación Argentina – Importación Brasileña	Tiempo medio en minutos (1)	Incidencia de (1) sobre el tiempo de permanencia total del camión en el CUF
Lapso medio entre la entrada del camión al predio y la presentación ante la aduana de Argentina de la documentación requerida para el trámite (completa y sin errores)	580	26.2%
Tiempo medio que demanda la liberación del camión por parte de la aduana Argentina	211	9.5%
Lapsos medio entre la liberación de la aduana de Argentina hasta la presentación de la documentación (completa y sin errores) en la aduana Brasil	1033	46.7%
Tiempo medio de intervención de la aduana brasileña hasta la liberación del vehículo	241	10.9%
Tiempo medio entre la liberación del vehículo por la aduana brasileña y la salida del mismos del predio	148	6.7%

Estos valores son demostrativos de demoras no imputables a los controles (salvo las intervenciones fitosanitarias que demandan una hora aproximadamente) originados en problemas de completitud o de bondad de llenado de la documentación y/o de pago en los derechos y tasas correspondientes y horarios de ingreso de los vehículos al predio, que se traducen en demoras muy significativas.

La existencia de horarios definidos para la selección de canales de verificación en el caso de las importaciones brasileñas es un factor – aunque menor – de demoras adicionales

Conclusiones Generales

- La localización del CUF respecto a las ciudades aledañas hace que la actividad local no genere inconvenientes al transporte de cargas y pasajeros. La interrelación de las poblaciones locales con la actividad del comercio internacional está referida, fundamentalmente, a las labores de los despachantes de aduana y a la operación de un centro logístico operado por el concesionario de la CUF.

- Las redes viales de acceso se encuentran pavimentadas y su estado es bueno en ambos países.

- Los controles de cargas y pasajeros se encuentran integrados en el CUF, donde se verifica la presencia de todos los organismos de control de ambos países que intervienen en los controles de los flujos aludidos.

- El Centro Unificado de Frontera, donde todas las tareas se realizan en un único predio, es el único existente y en funcionamiento en Sudamérica. La experiencia, por otro lado, asocia capitales de riesgo privados para mejorar la infraestructura y los servicios, no generando costos para los países (más allá de las contribuciones para la inversión inicial), ya que el concesionario se financia con el cobro de los servicios.

- Las instalaciones y servicios son completos, abarcando todas las necesidades que un centro de frontera debe poseer para soportar las operaciones con un buen nivel de calidad. El centro posee certificados de calidad en varios aspectos.

- Los organismos aduaneros destacan que, por momentos, las dársenas de verificación son insuficientes.

- El depósito de mercaderías no cuenta con las normas de seguridad requeridas por la aduana argentina. Debe tenerse en cuenta que para las normas argentinas la mercadería decomisada es responsabilidad absoluta del Jefe de División de la Zona Primaria de Frontera y legalmente, hasta la fecha, no puede delegar esta responsabilidad en el Concesionario, como sucede en el caso de Brasil.

- La existencia de un administrador, COMAB, que establece las relaciones entre los organismos y el concesionario y genera nuevas iniciativas, es esencial para el funcionamiento del paso. Esta figura, que interactúa con los organismos nacionales de ambos países en busca de modificaciones que coadyuven a una mayor eficiencia operativa, debería tener más capacidad institucional para influir sobre el accionar de los distintos organismos, controlar y evaluar su gestión y facilitar la integración plena de las tareas.

- La presencia de los organismos en el mismo predio y el impulso del administrador y del concesionario han permitido realizar acciones para aprovechar los trámites comunes, en especial, la verificación de las mercaderías. En tal sentido, los funcionarios de ambos países han diseñado un mecanismo que podría permitir la integración efectiva de los controles físicos de las mercaderías, aún en ausencia de integración de los sistemas informáticos. De todos modos, las normas y procedimientos de los países, en muchos casos, atentan contra estas iniciativas locales.

- Nótese que, en caso de ponerse en práctica tal alternativa, se incrementaría la cantidad de controles físicos de las mercaderías (para ambos países) con reducción de los tiempos vigentes en la actualidad para tales tareas (copia de la propuesta se acompaña en el ANEXO)

- Los flujos de mercadería transportada resultan bastante equilibrados. La leve supremacía de las exportaciones argentinas es morigerada por la mayor cantidad de exportaciones brasileñas a Chile.

- A pesar de que los sistemas de los países no se encuentran integrados, en el paso se ha logrado que cada país pueda observar el avance de los trámites en el sistema del otro.

- La existencia de horarios predefinidos para el sorteo de los canales de verificación de las importaciones en el caso de la aduana brasileña (en este caso 6 diarios), genera demoras originadas por el trabajo en lote.

- El concesionario cuenta con un sistema de control total del área que además puede ser consultado en línea por sus clientes. El sistema permite conocer los pasos de cualquier trámite y la demora de los mismos en cada organismo. Los organismos no están obligados normativamente a incorporar los datos a este sistema, lo que provoca que la información no sea completa.

- El ingreso de vehículos al CUF se presenta por la mañana de ambos lados, dando un razonable equilibrio en las operaciones que se realizan durante el día.

- La liberación de los vehículos del CUF, en el caso de las exportaciones brasileñas / importaciones argentinas, se produce, en más del 85% de los casos, en el mismo día y un 12%, al día siguiente. Estas cifras, para el caso de las exportaciones argentinas / importaciones brasileñas, se sitúan en 47% en el mismo día y 32% y 11% en el segundo y tercer día, respectivamente.

- Las características del tipo de mercaderías que utilizan el paso trae aparejado un mayor porcentaje de canales rojos que los que existen en otros pasos y un número elevado de controles fitosanitarios, principalmente en la época estival. Dichos controles (físicos y documentales) se realizan en forma integrada y no insumen en promedio más de una hora.

- La utilización del MIC/DTA es muy reducida en Brasil; más del 90% de las exportaciones se formalizan en el CUF y similar porcentaje de las importaciones se nacionalizan en la frontera. En Argentina la participación de los tránsitos es de aproximadamente el 90%. No obstante lo aludido, por lo general los despachos de exportación arriban a la frontera en los mismos vehículos que utilizan para continuar el viaje internacional a destino. En forma similar las mercaderías una vez nacionalizadas, prosiguen en general a su destino en las mismas unidades en que arribaron.

- La explicación obtenida de los motivos de esta operatoria distingue los menores costos generalizados de la misma respecto al tránsito, toda vez que los costos de despachante y transporte y los tiempos de la CUF resultan, en conjunto, más bajos.

- Las tareas de verificación de transporte y las migraciones de la tripulación del camión se realizan en forma expeditiva y no insumen más de 10 minutos en su consecución.

- Los tiempos medios para la realización de los controles de la combinación típica de exportación brasileña/importación argentina (canal verde en Brasil y tránsito en argentina) no superan las tres horas de controles.

- En el caso de una exportación argentina/importación brasileña, la peor combinación arroja un tiempo medio total de 10 horas.

- Los tiempos que demanda la intervención de los organismos de control sobre los cargos son similares en ambos lados de la frontera. Esta similitud indica una mayor eficiencia relativa en el lado brasileño, toda vez que allí se formalizan la totalidad de las exportaciones y se nacionaliza casi toda la carga entrante, mientras que en el lado argentino, como se señaló, la gran mayoría

de los despachos de importación y exportación se realizan bajo la modalidad de tránsito aduanero.

- El resto del tiempo que permanece el camión detenido en la CUF se explica por los horarios de acceso a la misma y problemas originados en falencias en la documentación o en el pago de los derechos y gravámenes correspondientes y en menor medida por las eventuales intervenciones de controles fitosanitarios (una hora en promedio) y las pautas de selección de canales de verificación del sistema Siscomex.

- Los tiempos de intervención aduanera presentados, obtenidos sobre una muestra que involucra a la totalidad de camiones que utilizaron el paso por dos años, muestra claramente que los controles que se realizan en la frontera no son los responsables de las demoras que los vehículos sufren en la misma.

- esto es así a pesar de que el paso, como se ha señalado, en virtud de las mercaderías transportadas tiene una mayor cantidad de canales rojos de verificación que el resto de las fronteras entre ambos países.

PASO DE LOS LIBRES (AR) – URUGUIANA (BR)

Datos Generales

El puente internacional carretero ferroviario de 1800 metros de longitud, inaugurado en 1947, vincula los países de Brasil, por el estado de Río Grande do Sul, y Argentina, por la provincia de Corrientes. El puente, a efectos de simbolizar la “integración” entre ambos países, fue construido con hierro brasileño y cemento argentino.

Es el primer paso de frontera en importancia de Sudamérica y el principal entre Argentina y Brasil.

Las localidades fronterizas más cercanas son Paso de los Libres (Argentina) y Uruguaiana (Brasil) ubicadas ambas en los extremos del puente que atraviesa el río Uruguay.

Las distancias a Buenos Aires, Río de Janeiro y San Pablo son 760 Km., 1970 Km. y 1550 Km., respectivamente.

No posee problemas de temporalidad y se encuentra abierto todo el año. El relieve es llano y el clima subtropical con lluvias anuales promedio de 800 mm y temperaturas extremas de 45° y 2° en verano e invierno, respectivamente.

Las rutas de acceso son la N° 14 y N° 117, desde Argentina y la BR 290 y BR 472, desde Brasil; el estado de la carpeta asfáltica de las rutas de acceso es bueno, tienen todas un carril por mano y banquina asfaltada.

El paso dispone de interconexión ferroviaria que, por volúmenes transportados, se ubica entre una de las más importantes de Sudamérica. En el año 2001 se movilizaron por este modo 450.000 toneladas por valor de 140 millones de dólares. Los controles a las cargas ferroviarios se encuentran integrados en el lado brasileño.

En Uruguaiana se encuentra el aeropuerto Rubén Berta con una pista de 1500 metros de extensión y ampliación prevista a 3300 metros. El movimiento de cargas en el mismo se limita a pequeños despachos.

Paso de los Libres posee 48.000 habitantes, se encuentra a 409 Km. de la capital provincial (Corrientes); las principales actividades económicas del municipio están constituidas por la explotación primaria y la agroindustria vinculada a la misma (ganado ovino y bovino, arroz, hortalizas y frutales) y el comercio con el Brasil, donde una parte importante de la actividad se vincula al transporte de carga internacional.

Uruguayana se encuentra ubicada a 634 Km. de Porto Alegre, capital del estado de Río Grande do Sul; se conecta ella por carretera y por ferrocarril, modo que la conecta con varias ciudades argentinas y brasileñas. Con 125.000 habitantes, es un importante centro comercial en la zona que desarrolla gran parte de su actividad con el transporte internacional de cargas; se destaca además la producción de arroz y las industrias del cuero, de carnes congeladas, y metalúrgicas.

El paso registra un importante número de servicios de transporte de pasajeros de línea regular y de turismo que, en el año 2001, totalizaron aproximadamente 11.000 servicios en ambos sentidos.

Los controles a las cargas se encuentran parcialmente integrados existiendo tres zonas de control para el comercio internacional. Del lado argentino, al pie del puente, se encuentra el Complejo Terminal de Cargas (COTECAR) donde se realizan las operaciones de importación argentinas y las de tránsito internacional de entrada y salida. Del lado de Brasil existen dos complejos, el TABR290 (Terminal Aduanero del Puente Internacional en la BR290) ubicado al pie del puente, donde se realizan las operaciones de tránsito de entrada y salida, el otorgamiento y visaje de los tránsitos simplificados con destino a la EADI y los controles migratorios y de transporte y el complejo EADI/URA (Estación Aduanera Interior / Uruguayana), distante a unos 8 Km. de la cabecera del puente, donde se realizan las importaciones brasileñas integradas con las exportaciones argentinas y las exportaciones brasileñas. Un croquis de la ubicación de las distintas áreas en el Paso de los Libres – Uruguayana puede verse en el siguiente plano (link).

En función de los acuerdos alcanzados en el seno del MERCOSUR, este paso de frontera debe integrar los controles a las cargas en ambas cabeceras con el criterio de país de entrada / país sede. Demoras en el lado argentino para satisfacer las exigencias mínimas en materia de infraestructura y equipamiento retardan la localización en el COTECAR de los funcionarios brasileños

El control de personas se encuentra integrado en las instalaciones ubicadas en el extremo argentino del puente y en la TABR290.

Organismos de control y otros servicios

Los organismos que se encuentran presentes en el predio y el horario de atención de cada uno de ellos, es el siguiente:

Servicio	Argentina	Brasil
Aduana	Dirección General de Aduana: lunes a viernes de 7.00 a 19.00 hs. (habilitación extraordinaria con pago de tasa)	Receita Federal: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 hs Sábados y feriados de 8.00 a 13.00 hs.
Migraciones	Gendarmería Nacional, las 24 hs.	Policía Federal, las 24 hs.
Transporte	Gendarmería Nacional las 24 hs.	Dirección Nacional De Estradas Y Rodagems (DNER)
Fitosanitario	SENASA: de lunes a viernes de 8.00 a 16.00 hs. (habilitación extraordinaria con pago de tasa)	Ministerio de Agricultura y Abastecimientos - Sanidad Vegetal: lunes a viernes de 7.00 a 18.00 hs.
Sanidad	INAL Ministerio de Salud: lunes a viernes de 8.00 a 16.00 hs. (habilitación extraordinaria con pago de tasa)	Ministerio de Salud: lunes a viernes de 7.00 a 18.00 hs.
Bancario	Banco Nación en Paso de los Libres	Banrisul (en el predio) 8.00 a 12.00 y 13. 30 a 17.30 hs.
Otros	COTECAR. – Ministerio de Justicia	Banrisul Armazéns Gerais S.A.

A pesar de la normativa regional referida a la homogeneidad horaria de todos los entes de control presentes en el paso, hasta la fecha no se ha conseguido su cumplimiento – básicamente por problemas presupuestarios - por parte de todos los organismos involucrados.

Se apreció una buena integración entre los funcionarios argentinos y brasileños que cumplen tareas en la EADI Uruguayana y predisposición de los funcionarios brasileños para localizarse en el COTECAR, en caso de levantarse las restricciones de infraestructura y equipamiento existentes.

Los funcionarios de ambos países que realizan los controles fitosanitarios en la EADI Uruguayana, realizan la verificación física de la mercadería en forma conjunta sobre la misma muestra.

Existe la posibilidad en Argentina de habilitar horarios extraordinarios de control contra el pago de una tasa. Esta situación salva los problemas de coordinación horaria y permite resolver el flujo de las exportaciones brasileñas que, en gran mayoría, se realizan en horas de la tarde.

La atención de los escasos tránsitos aduaneros, considerados como operatoria completa ya que la práctica brasileña implica la formalización de las operaciones en la frontera, se realiza durante las 24 horas, con habilitación extraordinaria en el caso de Argentina

Flujos comerciados

Es el paso carretero de mayor importancia en Sudamérica; en el año 2000 se comerciaron por este paso mercaderías por valor de 3.800 millones de dólares y un volumen de 2,4 millones de toneladas. Las cargas presentan una direccionalidad del 62% en el sentido Brasil – Argentina tanto en volumen como en valor. El valor

promedio de la tonelada transportada alcanzó a u$s 1556.- / ton. para los despachos brasileños y u$s 1.130.- / ton. para los argentinos.

Los principales productos comerciados por volumen fueron: carnes y despojos; papel y cartón; automóviles y motocicletas; manufacturas de hierro o acero; explosivos y productos de pirotecnia; productos químicos inorgánicos; manufacturas de minerales no metalíferos; muebles y sus partes; madera, leña y carbón vegetal; manufacturas de metales común; máquinas y aparatos eléctricos; manufacturas de corcho; café, té, cacao, especies; equipo mecánico de manipulación; productos químicos diversos; maquinaria generadora de energía; hilados y tejidos de fibras textiles; manufacturas de caucho; productos químicos orgánicos y metales no ferrosos; pulpa; manufacturas de corcho; productos químicos inorgánicos; minerales y fertilizantes en bruto; productos lácteos; manufacturas de hierro o acero; productos químicos orgánicos; manufacturas de caucho; aceites fijos de origen vegetal o animal; fibras textiles vegetales y sintéticas.

Es asimismo, el paso más utilizado para el comercio bilateral Chile – Brasil en tránsito por Argentina, con aproximadamente 500.000 toneladas anuales. En este caso, la direccionalidad de los volúmenes comerciados es más marcada, correspondiendo cerca del 74% a las exportaciones brasileñas.

El comercio con Chile muestra valores promedio de 1.825 u$s /ton. y 1.495 u$s /ton. para las exportaciones brasileñas y chilenas, respectivamente.

Los principales productos comerciados por volumen fueron: papel y cartón; minerales y fertilizantes en bruto; explosivos y productos de pirotecnia; carnes y despojos; café, té, cacao, especies; manufacturas de hierro o acero; hilados y tejidos de fibras textiles; productos químicos orgánicos; azúcar y miel; productos químicos diversos; metales no ferrosos; vegetales y frutas; pescados; máquinas y aparatos eléctricos.

El movimiento anual de camiones es de aproximadamente 150.000 con una media diaria de camiones cargados y en lastre que se ubica en el orden de los 650 vehículos.

Integración de los controles

En la EADI/URU se encuentran ubicados los organismos nacionales de ambos países involucrados en las tareas del control del transporte y comercio internacional, integrando la operación de exportaciones argentinas con las importaciones brasileras. En el recinto, las oficinas se encuentran integradas, pero los espacios para revisión física son particulares de cada país.

Los controles no se encuentran integrados siendo su consecución secuencial. La excepción está dada por los controles fitosanitarios, cuya operatoria se realiza en forma conjunta trabajando sobre una misma muestra.

Los sistemas informáticos de los organismos análogos de ambos países no se encuentran interconectados.

Por otro lado, la integración en el otro sentido del flujo no ha podido concretarse debido a la falta de infraestructura para albergar en el COTECAR a los funcionarios brasileños.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en la importación y exportación de productos con intervención fito- zoosanitaria

Importación brasileña / exportación argentina

- El vehículo, luego de pasar por el CO.TE.CAR, realizar los controles de transporte y abonar el derecho de uso del mismo, ingresa a Brasil pasando por el TABR290 quien le otorga, luego de pasar por los controles migratorios y de transporte brasileros, un TAS (Tránsito Simplificado) que le permite dirigirse aL EADI/URA o continuar viaje a destino si se tratara de un tránsito aduanero.

- El vehículo ingresa al EADI donde, verificado el TAS, se registra su entrada en el sistema del concesionario (hora, día, patente del vehículo y mercadería) y es pesado en la balanza.

- La información de MIC/DTA es depositada en el BMI (Banca de Manifiesto de Importaciones), organismo con participación de la ABTI y consenso de la Receita Federal y la agrupación de despachantes, que administra y distribuye los MIC/DTA a cada uno de los actores según el caso.

- El despachante brasileño solicita la Declaración de Importación al sistema informático aduanero brasileño Siscomex.

- El despachante argentino comienza los trámites de su exportación generando el Permiso de Embarque y la Declaración de Importación.

- El despachante argentino, si el tipo de mercadería lo requiere, presenta la solicitud de inspección al organismo de control fitosanitario argentino (SENASA) y el brasileño, una solicitud de examen de la carga al Ministerio de Agricultura y Abastecimiento (MAA/BR) y/o al Ministerio de Salud (MS/BR)/ Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVS/BR), conforme las exigencias de la licencia de importación que constan en el SIXCOMEX

- Tratándose de un producto del área vegetal, el personal de la concesionaria extrae una muestra de la mercadería en presencia de los funcionarios de control fitosanitario de los dos países. La muestra es conducida a los laboratorios donde su examen es realizado en forma conjunta por los dos organismos nacionales.

- El certificado fitosanitario de Argentina es entregado sin intervención del despachante a los miembros del servicio brasileño. Si la mercadería requiere de clasificación para cumplir con los requisitos de importación, la EMATER-RS, ubicada en el predio, los clasifica merced a un convenio con el MAA/BR

- El MS/ANVS/BR normalmente realiza el examen de inspección en momentos diferentes a los que se emplean para los controles fitosanitarios.

- Se asienta la conformidad en los documentos y sistemas de ambos países.

- Si el producto es de origen animal los controles son realizados por el MAA/BR contando en forma previa con la anuencia de los organismos centrales (POA/RS) y el SENASA/AR. Son examinados por el MS ANVS/BR. Si es necesario, las muestras son enviadas al laboratorio del POA/RS.

- Si se trata de animales vivos, la documentación zoosanitaria argentina es emitida en origen por lo que la labor de los técnicos argentinos en la frontera se limita a la revisión documental. Los animales son verificados por los técnicos del MAA/BR en las instalaciones del cuarentenario ubicadas a 10 Km. de la EADI.

- Se concluye el trámite de exportación argentina actualizando el sistema informático aduanero argentino María y generando los documentos correspondientes

- El despachante brasileño realiza el pago de impuestos y tasas en el sistema bancario (existe disponibilidad bancaria en el predio de la EADI), en Uruguayana obtiene la constancia de determinación del valor o exención del Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS), efectúa el registro de la importación y presenta la documentación ante la Receita Federal.

- En ausencia de interconexión entre los sistemas informáticos aduaneros, las verificaciones de las aduanas se llevan a cabo en forma independiente, con el grado que corresponda al canal de verificación asignado a la mercadería.

- Normalmente, el caso de las importaciones brasileñas, el control se realiza sólo en este país.

- Con la carga liberada, el vehículo tiene su salida registrada en el sistema informático del concesionario.

Exportación brasileña / importación argentina

La intervención de los órganos de transporte es similar a la señalada en el caso de las importaciones.

- La BME (Banca de Manifiestos de Exportación) concentra y viabiliza los documentos a los distintos actores y se hace cargo de entregar los lacres para el vehículo.

- Los lacres son registrados por la DNER e incorporados al MIC/DTA

- Los despachantes brasileños presentan el contenido a la aduana brasileña para continuar el trámite, de acuerdo al canal, y liberar el vehículo.

- En caso de que la mercadería requiera controles de fitosanitarios, se presenta el requerimiento para la inspección y fiscalización de la mercadería ante las autoridades fitosanitarias brasileñas. La carga es inspeccionada por MAA/BR y se emite el documento oficial correspondiente.

- El despachante brasileño realiza el pago de las tasas y tributos que correspondan a la operación.

- Con la carga liberada el vehículo tiene su salida registrada en el sistema informático del concesionario

- El transportista debe pasar por la TABR290, de camino a la frontera argentina, y presentar una de las copias de las señas de liberación entregada en el EADI.

- El transportista proveniente de la TABR290 ingresa al COTECAR, registrando los datos del vehículo en el portón de entrada.

- Si se tratase de un tránsito aduanero, debe dirigirse a la playa para MIC/DTA donde se realizará el control de transporte. Una vez sellado el MIC/DTA presentado, el agente de transporte procede generar el Manifiesto de Carga y declarar el tránsito en el sistema María.

Esta información es presentada en el área de Resguardo Aduanero, previa intervención de los controles fitosanitarios, si correspondiere.

El área controla los documentos y revisa el camión controlando, contra los datos del MIC/DTA, los números de las patentes, el estado de los precintos y su numeración.

En caso de encontrar errores en los precintos, procede a pesar el camión y controlar bultos y kilos con respecto a lo registrado en el MIC/DTA; si no encuentra inconvenientes, procede a poner nuevos precintos en el vehículo, labrar acta de cambio y modificar el MIC/DTA

Si no hubiera errores, cambia el estado del transporte en sistema Maria, genera el documento de salida de la mercadería, ensobra la documentación y firma y sella el sobre, genera el control de salida del área de zona primaria incorporando datos al controlador de tránsito del sistema María, entrega el sobre al transportista para que abandone el predio, previa realización de los trámites migratorios.

- Si se tratase de una importación (nacionalización de la mercadería en el COTECAR), una vez realizadas las operaciones de control de transporte, y entregada la documentación al despachante éste procede a incorporar al María el Manifiesto y el Conocimiento de carga. Luego remite la documentación al área de Resguardo aduanero (previa intervención, si correspondiera, de los controles fitosanitarios) quienes chequean los datos del vehículo, presentan el Manifiesto, controlan el MIC/DTA y dan la entrada al sistema María.

  Una vez realizados estos trámites se informa de esta situación al despachante que completa los datos del Manifiesto (MIC/DTA) cargando la destinación de importación en el María, ingresa el pago de tasas e impuestos oficializando la importación y sorteando el canal correspondiente.

  Con esta información la Unidad Técnica de Verificación de aduana controla el Certificado de Origen, verificando si existe la correspondiente garantía en los casos que falte el Certificado. En caso de no existir ni el Certificado ni la garantía se solicita al despachante que complete la misma y retiene el trámite hasta el momento del cumplimiento de la misma.

  Luego se continúa el trámite de acuerdo al canal de verificación.

- Concluidos los trámites de acuerdo al canal se controlan patentes, bultos y kilos y los precintos correspondientes. Se somete a pesaje a los camiones que por las características de su mercadería lo requieran.

- Se registra el cumplido del trámite en el sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con el documento de liberación de la zona primaria, para la continuidad del viaje.

- El vehículo debe retirarse de la playa en forma inmediata, para ello debe dirigirse al portón de salida donde debe presentar la documentación correspondiente y abonar los servicios, registrando en este lugar la salida del camión.

Complejo Terminal De Cargas (COTECAR)

Se encuentra ubicada en territorio argentino al pie del puente internacional a unos 3 Km. del TA BR290, último punto de control del Brasil. Un detalle del complejo puede verse en el plano siguiente (link).

En este recinto se realizan las operaciones de importación argentinas y los tránsitos de mercadería que ingresan desde Brasil.

El predio es administrado por la Secretaría de Seguridad Interior dependiente del Ministerio de Justicia.

Es una construcción de hace algunos años en la que se nota falta de mantenimiento.

Los servicios de uso del predio requieren el pago de tasas; las mismas deben abonarse en efectivo antes de la salida del vehículo. No existe una factura única por servicios y un sistema de cuenta corriente con los transportistas. Esta metodología, junto con los trámites de migraciones que se realizan en el portón de salida, produce demoras en la liberación.

La tarifa del COTECAR es de 10 pesos / día para los camiones cargados (aunque los de exportación argentina no utilizan el predio pero igual pagan) y de 2 pesos para los lastres.

La habilitación de migraciones para carga fuera de horario es de 3 pesos por camión hasta las 22 horas y de 6 pesos, desde las 22 a las 6 horas de la mañana.

Los fondos que se generan por el pago de uso de la estación y por la realización de migraciones – en el caso del transporte de cargas – fuera del horario ingresan en las cuentas generales del Ministerio de Justicia.

Características Generales del Predio

Ubicado en una extensión de alrededor de 15 hectáreas, el COTECAR cuenta con:

- Cerco perimetral e iluminación en malas condiciones de mantenimiento.
- Seguridad y controles con barrera de entrada y salida.

- Energía eléctrica de línea, agua potable, desagües cloacales y telefonía. Posee generador propio como alternativa frente a caídas en la provisión.
- No posee áreas de almacenaje.
- Varias playas de estacionamiento divididas por el tipo de trámite (importación, exportación, tránsito) todas asfaltadas con capacidad para 600 unidades. La carpeta asfáltica requiere mantenimiento. Distintas modificaciones operativas que se realizaron a través de los años modificaron características de diseño y circulación que atentan contra una operatoria fluida. (a modo de ejemplo, las garitas para entregar los trámites de liberación del vehículo que ingresa desde Brasil, quedaron del lado del acompañante y no del conductor, el área de control fitosanitario quedo a contramano de la circulación interna).
- No posee asignación de espacio fijo en playa
- No posee de sistema de llamada para los transportistas y/o despachantes de aduana.
- Área cubierta para revisión física de mercadería.
- Área de oficinas para los organismos. Las oficinas se encuentran divididas en el predio de acuerdo a la función que cumplen y a la playa que las soporta, existen zonas para aduana, MIC/DTA y controles de sanidad y zoofitosanitarios.
- Laboratorio para controles fitosanitarios.
- Balanza que no provee ticket.
- Espacios especiales para cargas refrigeradas y peligrosas.
- Elementos para el manipuleo de la carga y almacenes.

- Servicio de fumigación contra el picudo realizado por una empresa privada en condiciones bastante rudimentarias (al aire libre y en las mismas calles de circulación interna).

- Instalaciones para los transportistas: comedor cerrado y sanitarios en mal estado de mantenimiento.

- No posee espacio de oficinas para los despachantes y representantes, los que se encuentran alojados en el centro de la ciudad o en un complejo de oficinas aledaña al COTECAR.

- La red vial de circulación interna está en malas condiciones.

- No posee un sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos que registre su entrada y salida.

- El egreso del COTECAR es dificultoso, la calle se encuentra muy deteriorada y la casilla ubicada en el portón de salida – en virtud de las modificaciones funcionales del predio – a quedado al revés, lo que requiere que los transportistas deban bajar del vehículo para la realización de los trámites y alcanzar la documentación a una ventana muy elevada a la que originalmente se accedía desde el habitáculo del camión.

- El predio tiene posibilidades ampliación ya que cuenta con terrenos aledaños desocupados. Asimismo, muchas de sus playas, debido a la realización de los trámites de exportación en Brasil, se encuentran subutilizadas.
- El acceso vial al predio es directo desde el puente para el flujo desde Brasil aunque obliga a que el camión cruce la mano del tránsito que va desde Argentina a Brasil, siendo conveniente la instalación de una rotonda. Desde Argentina se accede en forma directa desde la ruta N°117.
- Existen planes para el mejoramiento y adecuación de oficinas, playa y elementos de control, los que permitirían que funcionarios brasileños ocuparan espacios en el predio, integrando los controles de importación. Estos planes, de acuerdo a las estimaciones realizadas por funcionarios argentinos, requieren de inversiones mínimas, dada la importancia del paso y su efecto sobre el comercio exterior, consideradas en alrededor de u$s 200.000.-

Terminal Aduanera Del Puente Internacional Sobre ruta BR290 (TABR 290)

Esta terminal se encuentra al pie del puente del lado brasileño. La terminal es el primer punto de control de entrada a Brasil y último punto para la salida.

En ella se realizan los trámites de migraciones a los transportistas y los de los tránsitos internacionales, se otorgan los Tránsitos Simplificados (TAS) a aquellos camiones que deben dirigirse a la EADI y se controla la culminación del TAS para los vehículos de salida.

Posee una playa de alrededor de 50 unidades para los camiones que ingresan a Brasil; no posee playa para los que egresan ya que no resulta necesaria por las características del trámite a realizar

La playa no cuenta con ningún tipo de infraestructura, ni de controles de seguridad.

Posee oficinas de tamaño y características razonables para albergar a todos los organismos brasileños y argentinos que controlan los trámites mencionados.

La direccionalidad y el movimiento horario provocan, en momentos de pico del flujo de cargas desde argentina, el desborde de la capacidad de la playa lo que obliga, en esas instancias, a demorar la salida de vehículos desde Argentina a fin de no entorpecer el tránsito sobre el puente.

Área De Control Integrada De Cargas (Eadi /Ura)

Se encuentra ubicada en territorio brasileño a 8 Km. de la frontera argentina sobre la a BR 290 (Km. 718 – Brasil) y a 4 Km. de la TABR290, en las afueras de la ciudad de Uruguayana. En el plano siguiente puede verse un detalle de las instalaciones (link).

Fue inaugurada en el año 1994 con un costo de implantación de 25 millones de dólares. A partir de 1997 cuenta con la presencia de todos los organismos públicos de control.

En este recinto se realizan las operaciones de importación y exportación brasileñas y las de exportación argentina, así como los tránsitos que por sus características requieran pasar por el predio.

El predio, la mayor EADI de América Latina, es administrado por Banrisul Armazéns Gerais S.A. (Bagergs), empresa estatal del Estado de Río Grande do Sul (Brasil). En

la actualidad se ha llamado a licitación para la adjudicación de una nueva concesión ante el vencimiento de la existente. La retribución del concesionario está dada por el cobro de los distintos servicios que presta en la terminal, entre otros: estadía, almacenamiento, retiro de muestras, estiba, etc. El detalle los servicios tarifados y los valores correspondientes en cada caso, pueden verse en la siguiente dirección de Internet www.bagergs.com.br.

Los servicios prestados son liquidados en una única factura; las empresas de transporte tienen la posibilidad de abonar los servicios en cuenta corriente permitiendo, en este caso, que el transportista no requiera dinero en efectivo

Características Generales del Predio

Ubicado en una extensión de 14 hectáreas, el EADI cuenta con:

- Cerco perimetral e iluminación en buen estado. Seguridad y controles con barrera de entrada y salida.

- Sistema de video para seguridad y control con acceso para Receita Federal y Bagergs
- Energía eléctrica de línea, agua potable, desagües cloacales y telefonía. Poseen sistemas alternativos de energía frente a caídas.
- Área de almacenaje de 1000 m^2 y área cubierta aledaña de 900 m^2

- Área cubierta para el trasbordo de mercaderías

- Playa de estacionamiento asfaltada con capacidad para 800 unidades.
- Ubicación física en playa asignada a la entrada del camión.
- Área cubierta para revisión física de mercadería. El área de importación cuenta con treinta dársenas, de las cuales 3 están asignadas al personal aduanero argentino para el control físico de las exportaciones argentinas con canal rojo de verificación. El área de exportaciones cuenta con capacidad para 20 camiones aunque muchas de las verificaciones se realizan en las calles del predio.
- Área de oficinas para los organismos de ambos países y el concesionario del predio
- Laboratorio para controles fitosanitarios.
- Balanza electrónica con ticket.

- Espacios especiales para cargas refrigeradas y peligrosas.
- Elementos para el manipuleo de la carga y almacenes y personal disponible para el retiro de muestras, descargas y trasbordos de la mercadería.
- Instalaciones para los transportistas (sanitarios y comedor).
- Sistema de llamada a transportistas y otros usuarios, mediante altoparlantes.
- Espacio de oficinas para los despachantes y representantes.
- Oficinas bancarias dentro del predio.
- Sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos que registra su entrada y salida. Este sistema no se encuentra integrado a los distintos servicios de control.

Su capacidad de ampliación es limitada ya que no posee para ello espacios libres en sus alrededores.

El acceso vial al predio desde la BR290 es de un diseño inadecuado y no se encuentra convenientemente señalizado.

La ruta desde el TABR290, al pie del puente, hasta el EADI requiere de mayor seguridad registrándose en la misma, con cierta asiduidad, robos de camiones y mercaderías.

La ubicación del EADI a varios kilómetros del puente obliga a la existencia de un punto de control anterior (TABR290), situación que complica la operatoria y aumenta los tiempos necesarios para la realización de los diversos trámites.

Características de los distinto servicios nacionales de control

Servicio de Aduana → Brasil

Infraestructura de Oficinas

El estado general es adecuado con razonable diseño y circulación y espacio para los agentes. Buena iluminación y ambientación.

Poseen varias líneas telefónicas conectadas a la central de la EADI, una de ellas directa con la Delegación de Uruguayana. Poseen medios alternativos de comunicación.

El mobiliario es moderno, adecuado y suficiente para las necesidades.

La instalación eléctrica es adecuada.

Poseen fotocopiadora

No requieren espacio para almacenamiento de información ya que la misma es despachada a las oficinas de la Receita Federal de Uruguayana.

Existe espacio en el mismo edificio de la EADI para las oficinas de despachantes y representantes.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 25 equipos de tecnología actualizada, todos ellos conectados por línea punto a punto con las oficinas del Servicio Federal de Procesamiento de Datos, institución estatal que brinda los servicios de procesamiento de datos a la Receita Federal. La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

Recursos Humanos

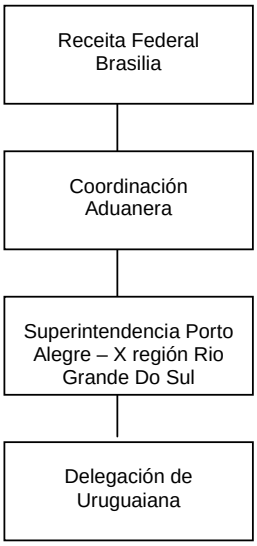
El plantel es de 35 personas: 27 de ellas en la EADI (16 fiscales, 7 técnicos y 4 auxiliares) y 8 en el TABR290 (2 fiscales y 6 técnicos). Los fiscales están dedicados al control físico de las mercaderías.

Si bien los perfiles del personal se consideran adecuados se ve como un problema la falta de fiscales para atender las demandas aunque el nivel de productividad observado, particularmente en las horas de la mañana, relativizaría esta falencia. El personal, en general, posee menos experiencia que el de otros pasos de menor importancia.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales, pero los funcionarios consultados consideran necesario que se profundicen temas tales como Infracciones y Penalidades y Novedades el Siscomex .

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

A pesar de que una parte importante del comercio entre Argentina y Brasil tiene como origen – destino final las ciudades de San Pablo y Río de Janeiro, la existencia de despachos en tránsito aduanero para las exportaciones brasileñas y las exportaciones Argentinas, es sumamente escasa en el territorio brasileño.

En efecto, del total de importaciones brasileñas, sólo un porcentaje levemente superior al 10% utiliza las facilidades del transporte puerta a puerta, mientras en el caso de las exportaciones, casi el 99% de las mismas son formalizadas en la misma frontera.

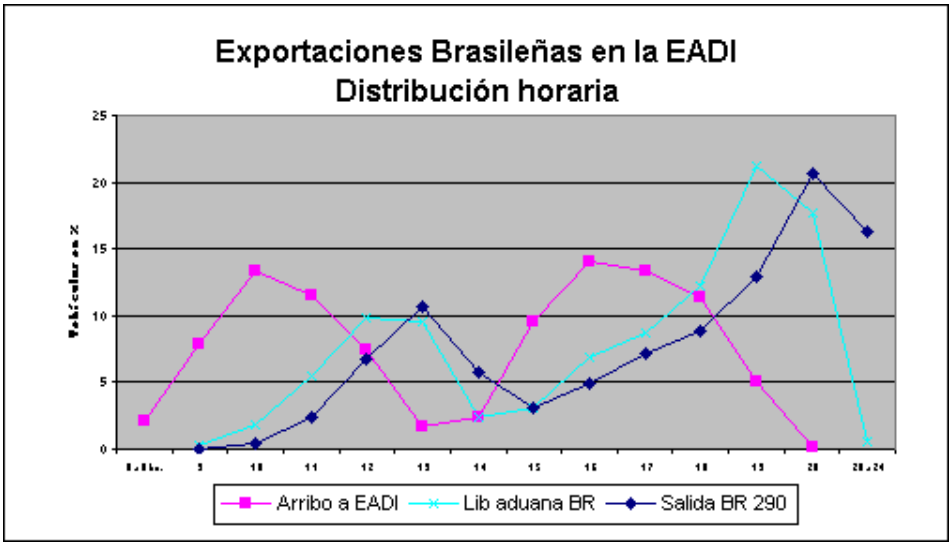
Por lo general, la mercadería de importación es almacenada, fraccionada y distribuida a los centros de consumo desde la ciudad de Uruguayana, la que cuenta con instalaciones de almacenamiento y logística que la ubican como el centro de mayor importancia en Sudamérica. En forma análoga, la mercadería arriba de los centros de producción a la espera de que se produzca la demanda de exportación.

Esta práctica operativa determina una intensa actividad aduanera en la EADI (los escasos tránsitos, salvo que existan problemas de precintos o documentación o se requieran intervenciones fitosanitarias, no ingresan a la EADI ya que continúan a destino luego de los controles en la TA BR290), a la que debe sumarse la intervención de los controles fitosanitarios a una parte significativa de las mercaderías.

La distribución horaria de arribo de los transportistas al predio de la EADI, en el caso de las exportaciones, indica que en el lapso de 8 a 12 horas arriban al mismo el 42.4% de los vehículos, en tanto el resto lo hace entre las 13 y 19 horas, con una concentración entre las 15 y 18 horas (39%). Debe notarse que el arribo a la EADI no implica que la totalidad de la documentación se encuentre ya completa.

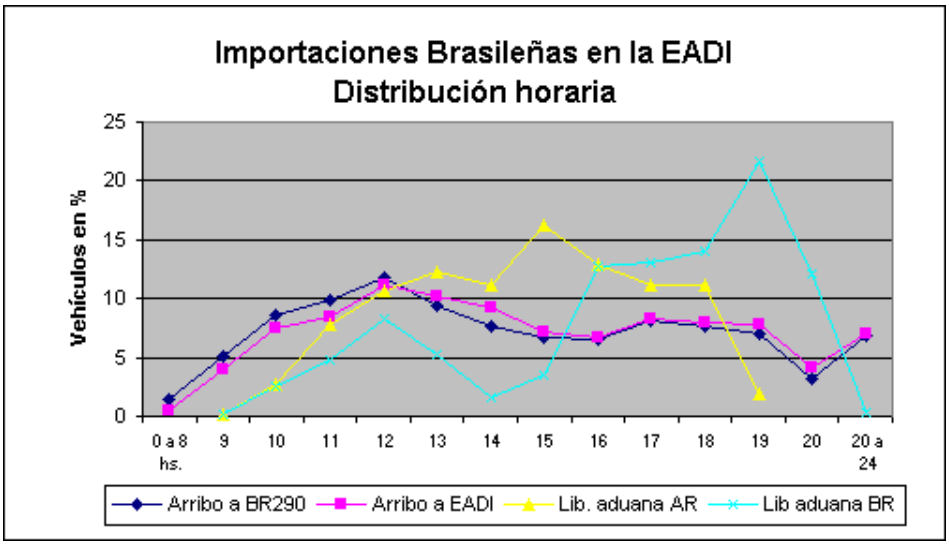
Dado las demoras en formalizar los despachos, la Receita Federal de Uruguayana ha instituido una multa para aquellas empresas que no completan la presentación de la documentación transcurrida una hora desde el ingreso al predio. Similar temperamento se aplica para los camiones que no abandonen la EADI transcurrida una hora desde su liberación.

La liberación de los vehículos de exportación – luego de los controles pertinentes – registra, por su parte, la siguiente distribución horaria: entre las 8 y la 13 horas, el 26.2% y el resto entre las 13 y 20 horas, con marcada concentración entre las 17 y 20 horas (52%). Nótese que los vehículos liberados deben atravesar, todavía, los controles de la TA BR290 y luego, los controles del lado argentino.



En materia de importaciones, la distribución horaria de arribo de los camiones se produce, en un 46%, entre las 8 a las 13 horas y el resto, entre esa hora y las 24 hs. A partir de las 15 horas ingresan el 40% de los vehículos, en un horario en que difícilmente sean liberados en el mismo día.

El horario de liberación de estos vehículos por parte de la Receita Federal (último control aplicable) se produce entre las 15 y las 20 horas, para el 73% de los despachos, mostrando una escasa liberación en los horarios de la mañana.



Los problemas en la confección de la documentación por parte de los despachantes – y las demoras en las estadías de los camiones y las cargas que ello genera – llevaron a la Receita Federal de Uruguayana a imponer multa en los casos de documentación incompleta o con errores. Esta medida logró reducir al 10% los casos problemáticos, proporción que antes de la implementación de esta medida se ubicaba en el 30%/ 35% del flujo total de importaciones.

Las particularidades enunciadas son importantes para explicar los tiempos medios de estadía del camión y los que demandan la intervención de los distintos controles.

Horarios

El horario de atención es de lunes a viernes de 8 a 20 horas. Si bien este es el horario oficial, los horarios de atención reales son de 8 a 12 horas y de 14 a 20 horas, ya que el personal interrumpe la actividad para almorzar (en esas dos horas queda una guardia de funcionarios muy pequeña). Por otro lado, el arribo cotidiano de los fiscales rara vez se produce antes de las 9/9.30 horas. La atención fuera de horario se realiza a pedido.

Selección de Canales

La selección la realiza el sistema Siscomex; aproximadamente el 20% de las importaciones y un 5% de las exportaciones salen por CANAL ROJO.

El sistema Siscomex posee un sistema de selección de canales por sorteo, los mismos se realizan de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Exportaciones: se realizan cada media hora o cuando la cantidad de trámites para esa locación han superado los 20.
- Importaciones: poseen horarios fijos de sorteos (parametrización). La cantidad de sorteos se determina de acuerdo a la importancia del paso de frontera, que en el caso de Uruguayana son de ocho por día. Los horarios pueden variar (son consensuados con los despachantes) pero la cantidad asignada, no.

Esta metodología genera un problema de trabajo en lote y por consiguiente de colas y direccionalidad en los momentos de picos de trámites.

Lastre

Para el lastre se realiza un control de transporte las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas.

Debe considerarse que la legislación aduanera brasileña permite multar a los despachantes cuando la documentación posee datos erróneos.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Copia del informe de SISCOMEX indicando el canal de la Declaración de Importación

Declaración de Importación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Recibo del pago de tributos o tasas estatales (ICMS)

Notificación de conferencia física y autorización de liberación cuando fue seleccionada como canal rojo o GRIS.

Para el caso de canal GRIS se exigen documentos respaldatorios del valor aduanero de la mercadería

EXPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Declaración de Despacho de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga/ Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Entrada

El vehículo en Tránsito Internacional cuya destinación final no sea el EADI/URA, realiza los trámites en el TABR290.

Los vehículos que requieran de los servicios de otra repartición (exámenes fitosanitarios) o que presenten problemas en la documentación o en sus lacres son derivados para la conclusión del trámite a la EADI. Para ello se le gestiona un TAS (Tránsito Simplificado).

El transportista o su representante ponen a disposición de las autoridades de la TABR290 la documentación correspondiente al tránsito la que, para dar comienzo al trámite, debe estar sellada como “liberada por la Aduana Argentina”.

Luego de realizados los trámites de control de transporte, las autoridades aduaneras proceden a revisar la documentación, ver el estado del vehículo y los lacres, registrar la operación en el sistema Mantra (tornaguía electrónica) y devolver la documentación al transportista, liberando al camión.

Salida

Los tránsitos de salida para operaciones puerta a puerta cuya tramitación no se gestionó en el EADI/URA y cuya aduana de salida sea Uruguaiana, se dirigen a la TABR290. En el resto de los casos, deben dirigirse al EADI/URA y realizar los trámites en el sector de Conferencia Física y Tránsito.

Una vez arribado a la TABR290 se entregan los correspondientes documentos, se realiza la conferencia documental y se constatan las patentes y el estado de los precintos, se registra el trámite en el Siscomex, se sella y firma el MIC/DTA indicando el país de salida y la fecha y hora y se libera el camión para continuar viaje.

Operatoria de Importación

El vehículo, luego de cruzar el puente procedente de la Argentina, accede al área TABR290 donde se realizan las operaciones de control migratorio y de transporte y se procede a darle un número de CVC (Control de Vehículo de Carga), asignándole un TAS (Transporte Simplificado) con su hora de inicio; esta información se incorpora al MIC/DTA..

Con esta documentación se dirige a la EADI donde, en portería, deberá presentar el MIC/DTA, con el correspondiente CVC y TAS.

La concesionaria ingresa los datos del vehículo al sistema de gestión de estadía y comunica a ambas Aduanas En caso de verificarse inconvenientes desde la salida del vehículo de la tabr290 hasta su arribo a la EADI (rotura de lacres, problemas en la carga o el atraso en la llegada a la EADI de acuerdo al TAS, etc.).

Una vez ingresado el camión a la EADI, se le asigna lugar de estacionamiento en la playa y el vehículo es pesado en la balanza .

La documentación correspondiente al MIC/DTA es enviada a la BMI (Banca de Manifiestos de Importación), organismo que debe viabilizar la entrega de las distintas copias del mismo a los actores del proceso.

El despachante recibe la información y debe entregarla al sector de Recepción antes de las 8 horas del ingreso el vehículo; concluido el plazo la carga debe ser bajada en el almacén de la EADI.

El despachante, una vez concluido el trámite de exportación argentino debe incorporar el trámite en el Siscomex, abonar los correspondientes impuestos de nacionalización, esperar el sorteo de canal y luego entregar los documentos en el Sector de Recepción, el que verificará los mismos y controlará su correspondiente incorporación al SISCOMEX.

El despacho de importación en la aduana brasileña se puede comenzar simultáneamente con el despacho de exportación de la aduana argentina.

El documento madre es el DI (Declaración de Importación) o DSI (Declaración Simplificada de Importación).

Una vez que se dispone, se llama al camión para continuar con los trámites.

Si la mercadería requiriese controles zoofitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a los controles aduaneros.

Canal verde

Luego de sorteado el fiscal (vista de aduana) éste tiene dos horas para poder intervenir y hacer la correspondiente verificación fiscal. Pasadas las 2 horas a partir de la presentación de la documentación, el importador puede emitir automáticamente su salida.

La salida se produce liberando la carga y el vehículo del sistema del administrador del predio, emitiendo el Comprobante de Importación.

Luego, se firman y sellan los correspondientes documentos y se libera el trámite del Siscomex. A continuación se libera el MIC/DTA del lote en depósito en el sistema de la EADI y el BMI se emite el CI y se devuelve toda la documentación al representante.

Si la mercadería fue liberada por las dos aduanas, la concesionaria emite un comprobante para la salida del vehículo del predio, el que tiene una hora para abandonar el mismo.

Canal Amarillo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos y el vehículo con las mercaderías se dirigen al sector de Conferencia Física, previa autorización escrita para ello.

En ese lugar, y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a romper los precintos de los vehículos y, de acuerdo al Fiscal, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la verificación. La normativa reciente de la Receita Federal obliga a extraer del camión suficiente cantidad de mercadería hasta visualizar el fondo del mismo; en algunos casos, por las características de la mercadería, es obligatorio vaciar el vehículo.

En caso de incorrecciones éstas se registran en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Canal GRIS

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero.

Para ello, el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado. Si no se hubieran efectuado las garantías correspondientes, se exige al importador el depósito de las mismas mientras se retiene la mercadería. Aprobadas las mismas, se procede a seguir con la conferencia física.

Operatoria de Exportación

El vehículo ingresa a la playa del EADI presentando en la puerta el MIC/DTA correspondiente a la mercadería transportada.

El concesionario indica la presencia de la carga en el Siscomex, registra el MIC/DTA, en el sistema EADI, asigna lugar en la playa y sella el MIC/DTA.

El concesionario entregará a la BME (Banca de Manifiestos de Exportación) copias del MIC/DTA, indicando con ellas la presencia del vehículo y la carga en el recinto; una de las copias es entregada al despachante para dar comienzo a las tareas de despacho.

Los documentos para despacho deben ser entregados en el Sector de Recepción a más tardar una hora después del arribo del camión.

El documento madre es el DDE (Declaración de Despacho de Exportación) o DSE (Declaración Simplificada de Exportación).

Las DDE recibidas se envían al sector de Exportación para su parametrización, la que se realiza por lotes de 20 DDEs, o en los plazos horarios de 30 minutos establecidos por el Siscomex.

Una vez realizado el sorteo y asignado el canal correspondiente (verde, amarillo o rojo) se continúa con la tramitación de acuerdo a éste.

Canal verde

El canal permite la liberación de la mercadería sin conferencia documental ni verificación física, debiendo el Fiscal (vista de aduana) certificar que el despacho fue realizado.

La salida se produce liberando la carga y el vehículo del sistema del administrador del predio, emitiendo el Comprobante de Exportación, cerrando el trámite en el sistema Siscomex y reteniendo la documentación correspondiente. Previo a esto, el camión debe ser lacrado y los números de lacre registrados en el MIC/DTA y en el Comprobante de Exportación, operatoria que se realiza con el BME.

Una vez liberado el vehículo éste tiene una hora para dejar la EADI.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado, confrontando los datos con el Siscomex.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos y el vehículo con la mercadería se envían al Sector de Conferencia Física, previa autorización escrita para ello.

En ese lugar, y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a verificar peso y bultos y, de acuerdo al Fiscal, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Servicio de Aduana → Argentina

Infraestructura de Oficinas

La Aduana ocupa espacios de oficinas en el COTECAR, en la cabecera argentina del puente internacional (jefatura y atención de pasajeros) y en la EADI. Con respecto a estas últimas, valen similares comentarios que los vertidos para la aduana brasileña.

Las instalaciones en el COTECAR se encuentran repartidas en varios edificios, en función del tipo de despacho de que se trate (importación o tránsito aduanero).

La cantidad de metros disponible es adecuada para las necesidades, así como los servicios sanitarios, pero la mayoría de las instalaciones requieren de un importante mantenimiento.

La circulación dentro de las oficinas es adecuada y existen áreas de trabajo y de atención a despachantes y representantes.

Poseen pocas líneas telefónicas, las que resultan insuficientes en algunos momentos del día. Las líneas tienen caídas habituales. Poseen un medio alternativo de comunicación, radio de tipo VHF.

El mobiliario es adecuado pero anticuado y requiere de una modernización.

El tendido de red de energía eléctrica tiene inconvenientes y suele cortarse, existe un generador de energía que sólo brinda soporte al COTECAR y no al Centro de Frontera

ubicado en la cabecera argentina del puente, donde se realizan los trámites de documentación y aduana a los pasajeros.

Posee fotocopiadora.

El archivo de la documentación representa un problema, dada la falta de espacio adecuado para el mismo.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 17 equipos de tecnología media, todos ellos conectados por satélite a las oficinas de la aduana Central y al sistema María. No poseen un sistema alternativo de comunicaciones.

La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en un razonable estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

No poseen sistemas de soporte alternativo de energía (UPS).

Existen quejas por la lentitud de respuesta del sistema María y el problema que se genera por el proceso de backup diario del sistema a las 21 horas, momento de pico de operaciones de importación generado por la operatoria de las exportaciones brasileñas y por la direccionalidad del tráfico.

Recursos Humanos

El plantel total es de 120 personas, que desarrollan actividades en las áreas de carga, pasajeros y el EADI y en las oficinas ubicadas en la ciudad de Paso de los Libres. La mayoría cumple turnos rotativos, 16 de estas personas están abocadas al control físico de las mercaderías, cuatro de ellas en el EADI y 12 en el CO.TE.CAR.

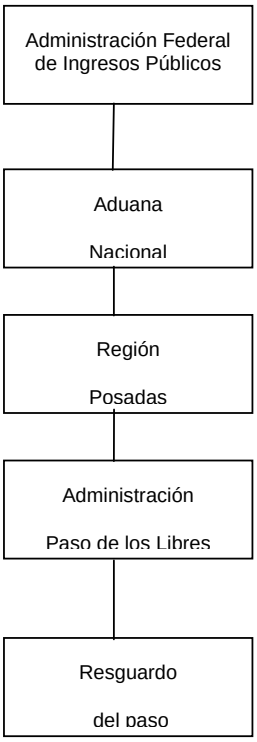
El perfil del personal es adecuado.

Consideran importante el incentivo que reciben por el cobro a los transportistas de habilitación extraordinaria para realizar nacionalizaciones después de las 19 horas, hecho que se ve potenciado por la operatoria de las exportaciones brasileñas y por la direccionalidad del paso.

Capacitación

Si bien existen programas de capacitación habituales, la mayoría no se pueden realizar por la falta de disponibilidad de viáticos. El personal considera necesario que se brinden programas de capacitación sobre valoración, régimen de origen, atención al público, fondeo y clasificación.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

A diferencia de Brasil, en Argentina, la utilización del tránsito aduanero es mayoritaria, tanto para los tráficos de exportación como para los de importación. El porcentaje de operatorias que se realizan en la frontera no alcanza al 15% del total. Esta circunstancia hace que la necesidad de controles físicos a las mercaderías sea notoriamente inferior en la aduana argentina a la que se registra en la aduana brasileña.

El horario de arribo de las exportaciones argentinas es bastante escaso en las dos primeras horas de atención y bastante parejo a lo largo del resto del día.

Las exportaciones brasileñas, como consecuencia del horario de liberación en la EADI arriban en forma masiva al COTECAR a partir de las 18 horas. Esta situación hace que la mayoría de los despachos sea atendidos en horario de habilitación extraordinaria, generando, a su vez, una capacidad ociosa importante durante los horarios de atención normales.

A favor de la intensa utilización de los tránsitos (MIC/DTA) un número no menor a 250 camiones diarios con despachos de importación es controlado y liberado en el mismo día, en caso de no mediar problemas con la documentación o el pago de derechos cuando corresponden.

Horarios

El horario de atención es de lunes a viernes de 7 a 19 horas.

La atención fuera de horario se realiza a pedido y mediante el pago de una tasa de habilitación extraordinaria.

Selección de Canales

El sistema María posee un módulo de selección de canales por sorteo; los mismos se realizan una vez ingresado el trámite correspondiente y pueden ser verde, naranja, rojo o morado; este último, sólo para importaciones.

Ciertas cargas, de acuerdo a las prácticas aduaneras vigentes, son de canal rojo, como las cargas fraccionadas, textiles, plásticos y regímenes especiales.

La distribución de canales en el paso es un 70% verde, un 20% naranja y un 10% rojo o morado.

Lastre

Para el lastre el trámite se realiza las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Packing – list

Manifiesto de Importación

Certificados sanitarios (cuando correspondan)

EXPORTACION

Manifiesto de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Salida

El transportista ingresa al COTECAR donde se realizan los controles de transporte correspondientes (ver detalle en la operatoria de transporte).

Una vez sellado el MIC/DTA y cobrada la correspondiente tasa de uso del COTECAR, el vehículo sale del predio y se dirige a la TABR290.

El agente de transporte procede a preparar información y entregar al área de Resguardo Aduanero argentino la misma.

El área controla los documentos y revisa el camión controlando contra los datos del MIC/DTA los números de las patentes, el estado de los precintos y su numeración.

En caso de encontrar errores en los precintos procede a pesar el camión y controlar bultos y kilos con respecto al MIC/DTA; cumplimentada esta operatoria y en caso de no encontrar inconvenientes adicionales, procede a poner nuevos precintos en el vehículo, labrar el acta de cambio y modificar el MIC/DTA

Si no hubiera errores en los precintos, confirma la salida del camión en el sistema Maria, se registra el cumplido, se sellan y firman los correspondientes ejemplares del MIC/DTA y se entregan al transportista para la continuidad del viaje.

En caso de encontrar errores no salvables, se procede a labrar un acta y a enviar el mismo el vehículo a la EADI para su verificación.

Si es un tránsito puerta a puerta y no existieron inconvenientes, se libera al camión para que continúe el viaje.

La mercadería que se nacionaliza en Uruguayana, la que debe realizar controles fitosanitarios o la que tiene problemas de documentación, debe dirigirse al EADI. Para ello, la autoridades brasileñas generan un TAS (Tránsito Simplificado) el que permite al camión realizar el camino entre el TABR290 y el EADI.

Entrada

El transportista que viene de la frontera brasileña (TABR290) debe ingresar al COTECAR, donde registra los datos en el portón de entrada.

Una vez ingresado, debe dirigirse a la playa específica para MIC/DTA, donde se realiza el control de transporte ejecutado por la Gendarmería Nacional (ver detalle en la operatoria de transporte). El transportista debe recorrer más de 150 metros entre la playa MIC/DTA y los controles de transporte.

Una vez sellado el MIC/DTA presentado, el agente de transporte procede generar el Manifiesto de Carga y declarar el tránsito en el sistema María.

Esta información es presentada en el área de Resguardo Aduanero.

El área controla los documentos y revisa el camión confrontando con los datos del MIC/DTA, los números de las patentes, el estado de los precintos y su numeración.

En caso de encontrar errores en los precintos se procede a pesar el camión y controlar bultos y kilos con respecto al MIC/DTA. Concluida esta operatoria y si no se encuentra inconvenientes, procede a poner nuevos precintos en el vehículo, labrar el acta de cambio y modificar el MIC/DTA

Si no hubiera errores, cambia el estado del transporte en sistema Maria, genera el documento de salida de la mercadería, ensobra la documentación y firma y sella el

sobre, genera el control de salida del área de zona primaria incorporando datos al controlador de tránsito del sistema María y entrega el sobre al transportista para que continúe viaje.

Operatoria de Importación

Las operaciones de importación se realizan en el COTECAR.

El vehículo debe entrar al predio donde se le toman los datos de arribo y se lo envía a la playa correspondiente a las importaciones. Realizadas las operaciones de control de transporte, y entregada la documentación al despachante, éste procede a incorporar al María el Manifiesto y el Conocimiento de Carga.

Luego remite la documentación al área de Resguardo Aduanero, donde se chequean los datos del vehículo, presentan el Manifiesto, controlan el MIC/DTA y dan la entrada al Sistema María.

Una vez realizados estos trámites se informa de esta situación al despachante que completa los datos del Manifiesto cargando la destinación de importación en el María, ingresa el pago de tasas e impuestos oficializando la importación y sorteando el canal correspondiente.

Con esta información la Unidad Técnica de Verificación, controla el Certificado de Origen verificando si existe la correspondiente garantía en aquellos casos en que falte el Certificado de Origen. En caso de no contar con Certificado ni con la garantía, se solicita al despachante que complete la misma y se retiene el trámite hasta el momento del cumplimiento de la misma.

Luego se continúa el trámite de acuerdo al canal.

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo Aduanero, el que pesa el camión, controla patentes, controla los bultos y kilos y los precintos correspondientes.

Se somete a pesaje a los camiones a granel, tanques y mercadería cuya comercialización es al peso.

Se registra el cumplido del trámite en el sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con el documento de liberación de la zona primaria, para la continuidad del viaje.

El vehículo debe retirarse de la playa en forma inmediata. Para ello debe dirigirse al portón de salida donde debe presentar la documentación correspondiente y abonar los servicios por el uso del predio, registrándose en este lugar, la salida del camión.

Canal Naranja

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental. Se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y se ingresa al María el resultado.

En caso de incorrecciones se informa de ello al representante del importador y automáticamente la mercadería es sometida al canal rojo.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal naranja), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador se procede, de acuerdo al verificador, a extraer del camión una muestra de la mercadería, adecuada para la tarea.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema María bloqueando la operación, se labran las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Canal Morado

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero y a un control físico total de la mercadería.

Para ello el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado; de no contar con aquéllas, se exige al importador el depósito de las mismas. Aprobadas las mismas, se procede seguir con el control físico.

Operatoria de Exportación

Las operaciones de control de exportación argentinas se realizan en el predio de la EADI.

El vehículo, luego de pasar por el COTECAR, donde realiza los controles de transporte argentinos, abona la tasa de uso del predio y cruza el puente, accediendo al área TABR290 donde se realiza las operaciones de migraciones y control de transporte brasileros. En ese momento se procede a darle un número de CVC (Control de Vehículo de Carga) asignándole un TAS (Transporte Simplificado) con su hora de inicio; esta información se incorpora al MIC/DTA..

Con esta documentación se dirige al EADI donde en portería debe presentar el MIC/DTA, con el correspondiente CVC y TAS.

La concesionaria ingresa los datos del vehículo al sistema de gestión de permanencia de los vehículos en la EADI y, en caso de detectarse inconvenientes, comunica a ambas aduanas sobre los mismos (rotura de lacres, problemas en la carga o el atraso en la llegada al EADI de acuerdo al TAS).

El transportista entrega de la documentación al despachante y éste procede a generar el Premiso de Embarque e incorporar la Declaración de Exportación en el Sistema María.

Luego se remite la documentación a la Unidad Técnica de Verificación, quienes reciben la documentación, la revisan e incorporan en el María los datos correspondientes para el alta del trámite.

En caso de ser necesario controles de tipo fitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a esta tarea.

Si la información es correcta, el María sortea el canal correspondiente

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo Aduanero, el que pesa el camión, controla patentes, controla los bultos y kilos y le coloca los precintos correspondientes, en caso que fuera necesario.

Se registra el cumplido del trámite en el sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entregan al transportista junto con la liberación del camión para que ala mercadería sea sometida a los controles de la aduana brasileña.

Canal Naranja

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental. Se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y se ingresa el resultado al sistema María.

En caso de incorrecciones se informa al representante del exportador y automáticamente la mercadería es sometida al CANAL ROJO.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal NARANJA), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador se procede, de acuerdo al verificador, a extraer del camión una muestra, adecuada para la tarea, de mercadería.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema María bloqueando la operación, se labran las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Otros Servicios

Migraciones

Los trámites migratorios se realizan en el Centro de Frontera ubicado al pie del puente del lado argentino. En este predio se encuentran integrados los controles migratorios y aduaneros para pasajeros de ambos países para los vehículos de pasajeros que van hacia Brasil.

En la TABR290 se espeja esta situación del lado brasileño.

Los trámites de migraciones se realizan en no más de 5 minutos, en caso de no tener inconvenientes con los papeles de la persona o los del vehículo correspondiente.

El Centro de Frontera y el TABR290 poseen estructuras edilicias adecuadas para la realización de estos trámites. A pesar de ello, el Centro de Frontera requiere de un plan de mantenimiento adecuado para mantener en buenas condiciones operativas el predio.

La realización de las migraciones, en el caso de los transportistas de carga, fuera del horario de 7 a 19 horas en días hábiles, así como los sábados, domingos y feriados, se encuentra arancelada.

Transporte

Los organismos de control de transporte presentes en el paso son la Gendarmería Nacional, por el lado caso argentino y el Ministerio de Transporte, en el caso brasileño.

El trámite de transporte es el primer control que se realiza una vez arribado el camión al EADI – TABR290 o al COTECAR.

Los controles son similares para ambos países y tienen como objetivo observar el cumplimiento de las normas internacionales de tránsito (ATIT).

Básicamente, se controla que la empresa y el vehículo estén habilitados por el país para el tránsito internacional con el país de destino, que hayan cumplido con las correspondientes inspecciones técnicas (Argentina), que los seguros para transporte internacional se encuentren al día, que el conductor tenga en regla su documentación personal, que se encuentre habilitado para operar un vehículo internacional y se encuentre al día con sus exámenes psicofísicos.

Si de estas inspecciones resulta que el vehículo o el conductor no cumplen con las normas exigidas se procede a detener el camión y labrar las actas correspondientes.

Estos trámites demoran pocos minutos.

Zoofitosanitario / Salud

En ambos predios, EADI y COTECAR, existen oficinas y espacios de control para el control Zoofitosanitario.

El estado y características de las mismas son adecuados para las tareas que se llevan a cabo. En el COTECAR, el edificio de control fitosanitario quedó ubicado a contramano de la circulación del predio.

La controles demandan alrededor de 1 hora del lado brasileño y unas 2 horas del lado argentino.

En general, el personal de ambos países posee experiencia en el tema y se encuentra capacitado para realizar las tareas que le competen.

Si bien poseen elementos informáticos, los mismos sólo sirven para registrar el paso por la frontera ya que no se encuentran conectados a las redes de los organismos de control centrales.

Existen quejas sobre la falta de capacitación en frontera y la necesidad de actualización que requiere esta actividad.

Debe destacarse que los controles son unificados en la EADI, por lo tanto, la verificación de la carga se realiza una sola vez para ambos países y se tiene como criterio arribar a conclusiones similares.

El horario de atención es de 8 a 16 horas, se puede habilitar en forma extraordinaria a pedido del importador con una tarifa asociada. Los pagos por habilitación extraordinaria o tránsitos deben realizarse en el Banco Nación de Pasos de los Libres.

Para el organismos argentino (SENASA), los tránsitos de importación son tratados como importaciones y se procede a la rotura de precintos y verificación de la mercadería. Una vez finalizado el control, la aduana vuelve a colocar los precintos. Los únicos tránsitos que tratan como tales, son los tráficos entre terceros países en tránsito por Argentina. En este caso sólo verifican los precintos y la documentación.

En el caso de las exportaciones, si se trata de animales vivos, se derivan al lazareto de Uruguayana; en el resto si cuentan con intervención sanitaria de origen sólo se revisan los precintos y la documentación.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasas y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país son los siguientes**.**

TRAMITE	ARGENTINA	BRASIL
Tránsito	40 minutos	40 minutos
Importación canal verde	2 horas	3 horas
Importación canal rojo	2 a 5 horas	6 horas
Exportación canal verde	1 hora	1 hora
Exportación canal rojo	1 a 2 horas	4 a 6 horas
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 a 2 horas a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

Los tiempos de permanencia

Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de ambos países en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso entre el momento de liberación por parte de la primera aduana que interviene hasta la presentación de la documentación en la segunda pueden mediar lapsos variables por problemas de completitud en la documentación u originados en el pago de derechos y tasa

Los tiempos de permanencia de los camiones en el COTECAR, son bastante similares a los que demandan las tareas de control de los organismos que intervienen. La existencia de una gran cantidad de despachos en la modalidad tránsito aduanero contribuye a que esta similitud se verifique.

En la EADI, la situación es la misma, cuando se trata de los vehículos con exportaciones brasileñas. En este caso el 90% de los despachos es liberado en el mismo día en que ingresan al predio. Cuando se trata de exportaciones argentinas / importaciones brasileñas la situación es distinta. La liberación de los vehículos en el mismo día de su ingreso alcanza aproximadamente al 30%, los que son liberados en el segundo día a un porcentaje similar, mientras que en el tercer y cuarto día desde su arribo son liberados el 16% y 13% respectivamente.

Producto de esta distribución la liberación de la totalidad de camiones que ingresan en la EADI (importación más exportación) se produce, 70% en el mismo día de su arribo, 14% al segundo día, 6,5% al tercer y 4.5 al cuarto.

Conclusiones Generales

- A pesar de tratarse de un paso aledaño a dos ciudades de importancia, la actividad local no genera inconvenientes al transporte de cargas y pasajeros. La interrelación de las poblaciones con la actividad del comercio internacional, particularmente en Uruguayana, con su gran cantidad de actividades vinculadas al almacenaje y la logística, es intensa pero se da en un sentido proactivo respecto a la fluidez del transporte. En ambas ciudades operan aproximadamente 200 despachantes de aduana vinculados al transporte carretero internacional.

- Las redes viales de acceso se encuentran pavimentadas y su estado es bueno en ambos países.

- Los controles de pasajeros se encuentran integrados en ambos lados de la frontera (TABR290 y cabecera argentina del Puente Internacional).

- La disponibilidad de infraestructura para el control de pasajeros es adecuada y suficiente para atender el flujo de ómnibus, automóviles y personas que se registra en el paso.

- Los controles de carga se encuentran parcialmente integrados en el lado brasileño con el criterio de país de entrada / país sede. La localización de los funcionarios brasileños en el lado argentino no se ha concretado por problemas en materia de infraestructura, equipamiento y servicios. El monto que demandaría la realización de las obras oscila en torno a los 200.000 dólares.

- Los sistemas informáticos aduaneros de ambos países no se encuentran interconectados lo que genera duplicación de tareas y resiente la eficiencia de los controles, tanto en su aspecto fiscal como en los tiempos que demandan.

- La direccionalidad de los flujos marca la clara supremacía de las exportaciones brasileñas destinadas a Argentina y Chile, respecto a sus importaciones de esos países. En el año 2001, los camiones de exportación duplicaron a los de importación.

- En los despachos de importación brasileña los camiones vacíos totalizan un número similar a los cargados, mientras que en los de exportación, esa participación se reduce al 10%.

- El COTECAR es administrado por la Secretaría de Seguridad Interior dependiente del Ministerio de Justicia. La influencia de esta administración sobre los organismos nacionales de control instalados en la frontera se reduce sólo a cuestiones de administración y en menor medida de provisión. Tampoco dispone de autarquía financiera ya que ni siquiera tiene disponibilidad sobre los fondos que se generan por su operación. No existe un gerenciamiento del paso, ocupado y preocupado por la eficiencia conjunta del mismo.

- En el COTECAR se encuentran instalados la totalidad de los entes de control argentinos que intervienen en el comercio carretero internacional de cargas.

- La infraestructura existente es deficitaria en lo que hace a iluminación, cerco perimetral y playas internas y pésima en lo que hace al estado de las calles internas. Asimismo, carece de sistemas de asignación de boxes y de llamada para transportistas. El equipamiento para el control es limitado, mientras las

disponibilidades de espacio para las tareas administrativas y de control es adecuado.

- Las distintas áreas de la aduana (según el tipo de despacho) y las restantes de los otros organismos de control se encuentran muy alejadas unas de otras, lo que implica movimientos excesivos de los transportistas.

- El predio, que en el momento de su construcción poseía características funcionales, con el correr de los años y las constantes modificaciones no adecuadas a su operatoria se ha convertido en disfuncional.

- No existen almacenes para el depósito de mercadería (aunque la operatoria en el lado argentino mayormente no los requiere). Los servicios a las cargas (peligrosas, refrigeradas) son razonables. Los servicios e infraestructura para los transportistas son inexistentes; tanto el comedor como los sanitarios se encuentran cerrados y en mal estado. Los despachantes de aduana no cuentan con oficinas en el predio.

- Si bien el predio del COTECAR es amplio, requiere de un profundo mantenimiento y una readecuación para hacerlo más funcional con la operación.

- La cantidad de personal es adecuada e incluso permitiría absorber incrementos en el número de operaciones (respecto al año 2002 donde se registraron disminuciones importantes en el volumen de exportaciones brasileñas).

- Los horarios del personal de los distintos organismos no son coincidentes, aunque las diferencias son salvadas con habilitación de horarios extraordinario arancelado. algunas tasas por este concepto cobradas a los transportistas deben pagarse en el Banco Nación de Paso de los Libres.

- La utilización de la modalidad de tránsito aduanero para más del 80% de los despachos facilita la fluidez de las operaciones.

- La distribución del horario de ingreso de los camiones de exportación argentina es normal a lo largo del día, salvo en las dos primeras horas, cuando es muy escasa.

- Las importaciones, producto de las pautas operativas de las empresas brasileñas, se concentran a la finalización del día y son atendidas en horario extraordinario. Esta pauta horaria genera problemas de circulación en el puente y subutilización del personal argentino de aduanas durante las horas normales de operación.

- Los trámites de exportación brasileños – que se realizan en la EADI Uruguayana – son resueltos en ese predio, salvo problemas en la documentación, en el mismo día de su arribo. En el mismo lapso se registra la liberación de estos despachos en Argentina (importaciones argentinas) a pesar de la gran concentración horaria de camiones después de las 18 horas.

- La organización de la salida del predio es muy deficitaria. En el portón de egreso, el que sólo posee una vía de atención, los transportistas deben finalizar el trámite aduanero sellando el MIC/DTA, realizar las migraciones y abonar el pago del predio, tareas que pueden insumir hasta 15 minutos. Al pésimo estado de la calle de salida, se añade que, producto de los cambios en la distribución de las actividades en el predio, la casilla de recepción se encuentra

a contramano del conductor del camión, por lo que éste debe bajarse del mismo. Las colas, donde se mezclan indiferenciadamente los camiones de importación y tránsitos, en los momentos de mayor concentración, son importantes e irrogan una pérdida considerable de tiempo.

- La ubicación y capacidad de la TABR290, genera algunos problemas de colas en los horarios de mayor concentración de las exportaciones argentinas. Muchas veces el flujo de camiones es detenido en Argentina para no entorpecer la circulación del puente. Por lo demás, las oficinas y la cantidad de personal son adecuadas para la tareas que allí se realizan.

- El predio de la EADI es administrado por Banrisul Armazéns Gerais S.A., empresa estatal del Estado de Río Grande do Sul (Brasil) y alberga a todos los organismos de control de Brasil y a los funcionarios argentinos de aduana y SENASA. El equipamiento e infraestructura disponible, como así también su funcionalidad, es excelente.

- Como aspectos negativos se señala que el trecho que media entre el predio y la TABR 290 debería estar mejor señalizado y contar con mayor seguridad y que la cantidad de dársenas disponibles para los controles argentinos en la EADI resultan algo escasas

- El administrador no tiene influencia sobre los organismos nacionales de control instalados en la EADI, aunque participa activamente en las discusiones de propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios.

- No existen métodos de control de gestión del desempeño de los distintos organismos de control presentes en este predio y en los restantes del paso de frontera.

- Los servicios e infraestructura para los transportistas son de muy buena calidad y los despachantes cuentan con disponibilidad de oficinas dentro del predio.

- La disponibilidad de almacenaje permite, en caso de problemas en la importación, deslindar la carga del camión y, de ser deseable, liberar este último.

- A pesar de que buena parte de los despachos de importación y exportación argentina, tienen su origen o destino final en las ciudades de San Pablo y Río de Janeiro, la utilización de la modalidad de tránsito aduanero MIC/DTA es muy reducida en Brasil y alcanza a poco más del 10% de sus importaciones y a sólo el 1.2% de sus exportaciones.

- Problemas de costos generalizados (menores costos de despachantes de aduana, transporte y tiempos totales), direccionalidad de los flujos y la existencia de una completa gama de servicios a las cargas en la ciudad, explican el motivo de la ruptura masiva de carga en esta frontera.

- La central de los transportistas de carga internacional de Brasil (ABTI) administra – con el acuerdo de la Receita Federal y los despachantes – la Banca de Manifiestos Internacionales de Carga. Se agrega un nuevo actor incorporando una tarea innecesaria y una tasa adicional en los procesos de importaciones y exportaciones

- La existencia de multas para las empresas que habiendo ingresado al predio, no presenten la documentación completa dentro de la hora de arribo o no

abandonen el predio dentro de la hora de ser liberados, y para aquellos despachantes que presenten errores o faltantes en la documentación, es un claro indicio de que los transportes arriban al predio para comenzar recién allí el trámite de formalización de la exportación, de que a pesar de estar liberados no abandonan con presteza las instalaciones y de que los errores en la documentación (más del 30% con anterioridad al establecimiento de las sanciones) generan inconvenientes a la capacidad del predio por la prolongación de la estadía.

- La liberación de los vehículos de exportación – producto del ingreso tardío de los mismos a la EADI, se realiza mayoritariamente (73%) entre las 13 y 20 horas, con marcada concentración entre las 17 y las 20 horas (52%). No obstante esto, el 90% de los vehículos son liberados en el mismo día.

- En materia de importaciones, la distribución horaria de arribo de los camiones se produce en un 46% de las 8 a las 13 horas y el resto, entre esa hora y las 24 horas. A partir de las 15 horas ingresa el 40% de los vehículos, en un horario en el cual ya no resulta materialmente posible que sean liberados en el mismo día.

- Esta modalidad horaria, junto a los problemas en la documentación y el pago de los derechos, explica la dilatada permanencia promedio de los camiones de importación dentro de la EADI (muy superior al tiempo que demandan los controles). Aproximadamente el 60% de los camiones pasa más de una noche en el predio, mientras que aproximadamente el 30% es liberado en el mismo día.

- Las tareas de verificación de transporte y las migraciones de la tripulación del camión se realizan en forma expeditiva y no insumen más de 10 minutos en su consecución

- Los tiempos que demanda la intervención de los organismos de control sobre las cargas son similares en ambos lados de la frontera. Esta similitud indica una mayor eficiencia relativa en el lado brasileño, toda vez que allí se formaliza la totalidad de las exportaciones y se nacionaliza casi toda la carga entrante, mientras que en el lado argentino, como se señaló, la gran mayoría de los despachos de importación y exportación se realizan bajo la modalidad de tránsito aduanero.

- Los tiempos medios para la realización de los controles de la combinación típica de exportación brasileña (canal verde en Brasil y tránsito en Argentina) no demanda más de dos horas. En el caso de una importación brasileña, la peor combinación arroja un tiempo total de 11 horas.

- El resto del tiempo que permanece el camión detenido en la EADI (en el caso de importación brasileña, a veces varios días) se explica por los horarios de acceso a la misma y problemas originados en falencias en la documentación o en el pago de los derechos y gravámenes correspondientes y, en menor medida, por las pautas de selección de canales de verificación del sistema Siscomex.

- Las practicas operativas de la EADI (atención interrumpida a partir de las 20 horas), sólo podrían explicar la permanencia del camión en el predio por una noche. En el resto de los casos los tiempos de permanencia tan elevados no son imputables a los controles.

- La alternativa consistente en concentrar toda la actividad en el EADI /URA debería analizarse con detenimiento, ya que la capacidad de playa del EADI fue diseñada para albergar los vehículos que transitan en un sólo sentido y probablemente se vería superada al albergar todo el transporte de la frontera.

SANTANA do LIVRAMENTO (BR)- RIVERA (UR)

Datos Generales

Vincula los países de Brasil, por el estado de Río Grande do Sul, y Uruguay, por el departamento de Rivera.

Se trata de una frontera seca que dio lugar a la existencia de dos ciudades gemelas, Santana do Livramento (BR) y Rivera (UR), de aproximadamente 100.000 habitantes cada una, separadas físicamente por una avenida. El tránsito entre ambos cascos urbanos es libre, como si tratara de una sola ciudad, y los vínculos entre ambas poblaciones son muy intensos.

Santana do Livramento cuenta con dos accesos viales principales: BR 158 que la conecta con Rosario do Sul y de allí, a través de la BR 290, con Alegrete y Uruguayana hacia el oeste y con San Gabriel y Porto Alegre hacia el este; la BR 293, por su parte, la vincula con Quarai y Uruguayana, hacia el oeste y con Bagé, Pelotas y Río Grande, hacia el oriente. Dispone asimismo de acceso ferroviario que se conecta con la malla ferroviaria general en la ciudad de Santa María, en Río Grande Do Sul.

Las principales actividades económicas del municipio están constituidas por el comercio (3.100 locales ubicados en el casco urbano), la explotación primaria y la agroindustria vinculada a la misma (ganado ovino y bovino, frigoríficos, arroz, vitivinicultura, elaboración de vinos finos, etc.).

Rivera se encuentra ubicada en el extremo septentrional de la Ruta N° 5 que la vincula con Tacuarembó, Durazno y Montevideo. Asimismo, desde Tacuarembo, por la ruta N° 26 se accede a Paysandú y de allí, por Ruta N° 24, a Fray Bentos, ciudades ambas en la frontera con Argentina. Hacia el este, la citada ruta N° 26 la conecta con Melo y Río Branco. Cuenta con acceso ferroviario de poca utilización (aproximadamente 20.000 toneladas / año).

La producción de Rivera se concentra en la explotación pecuaria (ovinos y bovinos), forestación e industrias derivadas. La actividad comercial es muy importante a partir de la existencia de una zona franca, que genera un intenso intercambio transfronterizo.

La red vial de acceso de ambos países se encuentra pavimentada y en buen estado de conservación. La utilización del ferrocarril para los tráficos bilaterales es escasa. Y se verifica en forma excluyente desde Uruguay a Brasil.

Los controles a las cargas y a las personas se encuentran integrados, estando ubicados, el de cargas, en Santana do Livramento (BR) y el de pasajeros, en Rivera (UR).

Area de Control Integrada de Cargas (ACIC)

Se encuentra ubicada en territorio brasileño a 6 Km. de los cascos urbanos de las ciudades. Se accede a la misma por la BR 158 (Km. 569 – Brasil) y por la Ruta N° 5 (Uruguay).

El predio, primera ACIC del MERCOSUR, es administrado por, Banrisul Amazéns Gerais S.A. empresa estatal del Estado de Río Grande do Sul (Brasil). La concesión comenzó en 1995 y vence en Septiembre de 2003. La retribución del concesionario está dada por el cobro de los distintos servicios que presta en la terminal, entre otros: pasaje de vehículos, estadía, almacenamiento, retiro de muestras, estiba, etc. El detalle los servicios tarifados y los valores correspondientes en cada caso, pueden verse en la siguiente dirección de Internet www.bagergs.com.br

Características Generales del Predio

Ubicado en una extensión de 20 hectáreas, el ACIC cuenta con:

- Cerco perimetral e iluminación. Seguridad y controles con barrera de entrada y salida, donde se registra el ingreso y egreso de los vehículos.
- Energía eléctrica de línea, agua potable, desagües cloacales y telefonía. Se verifican caídas esporádicas de energía producto de los robos de cables en la zona, tormentas y de una instalación no adecuada para el predio. No poseen sistemas alternativos frente a caídas.
- Área de almacenaje de 1.000 m^2
- Área para el trasbordo de mercadería de 600 m^2.
- Playa de estacionamiento asfaltada con capacidad para 120 unidades.
- Área cubierta para revisión física de mercadería de 480 m^2.

- Área de oficinas para los organismos de ambos países y el concesionario de 540 m^2.
- Laboratorio para controles fitosanitarios.
- Balanza.
- Espacios especiales para cargas refrigeradas y peligrosas.
- Elementos para el manipuleo de la carga en el vehículo y almacenes y personal disponible para el retiro de muestras, descargas y trasbordos de la mercadería.
- Instalaciones para los transportistas (sanitarios y comedor).
- Sistema de llamada a transportistas y otros usuarios, mediante altoparlantes.
- Sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos que registra su entrada y salida. Este sistema no se encuentra integrado a los distintos servicios de control.

Su capacidad de ampliación es limitada ya que no posee espacios libres en sus alrededores para ello.

No existen áreas de oficinas para despachantes o representantes en el predio; los mismos se encuentran en oficinas cercanas al predio y aledañas a la ubicación de las oficinas de la aduana uruguaya o en el centro de las ciudades ubicado a 6 Km.

El predio, si bien cuenta con un diseño adecuado, se encuentra dividido por una ruta en dos sectores: playa y bodegas, de un lado y control, del otro lado; esta distribución obliga a los vehículos a realizar diversas maniobras para los controles, cruzando los predios.

Área de control integrado de pasajeros

Características generales del predio

El área de control integrado de pasajeros se encuentra localizado en la ciudad de Rivera (UR), donde se desempeñan los funcionarios de aduana, migraciones y controles fitosanitarios de ambos países.

Las oficinas son adecuadas para la realización de los trámites aunque no poseen una buena distribución e integración con la playa de vehículos. Los organismos están dispuestos en forma secuencial.

Los organismos presentes son los mismos que se enunciaran en el ACIC con el agregado de la Dirección de Migraciones de Uruguay y la Policía Federal de Brasil.

El horario de atención es de 24 horas.

Organismos de control y otros servicios

Los organismos que se encuentran presentes en el predio y el horario de atención de cada uno de ellos, es el siguiente:

Servicio	Brasil	Uruguay
Aduana	Receita Federal: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 hs.	Aduana: lunes a viernes de 8.00 a 20.00 hs.
Migraciones	Se efectúan en Rivera (UR)	Se efectúan en Rivera (UR)
Transporte	Dirección Nacional De Estradas Y Rodagems - DNER - (el control lo realiza la Receita Federal)	Ministerio de Transporte: lunes a viernes de 7.00 a 19.30 hs.

Servicio	Brasil	Uruguay
Fitosanitario	Ministerio de Agricultura y Abastecimientos - Sanidad Vegetal, lunes a viernes de 8.00 a 18.00 hs.; Sanidad animal, lunes a viernes de 8.00 a 12.00 y de 13.30 a 18.00 hs.	Ministerio de Ganadería, Agricultura y pesca. Sanidad animal, lunes a viernes de 12.00 a 18.00 hs. – Sanidad Vegetal, lunes a viernes de 8.00 a 16.00 hs.
Sanidad	Ministerio de Salud: lunes a Viernes de 8.00 a 18.00 hs.	
Bancario	Banrisul (en el predio)	
Otros	Banrisul Amazéns Gerais S.A.	

De común acuerdo entre los países, en mayo del año 2000, se adoptó el horario de atención de lunes a viernes de 8 a 20 horas sin que hasta la fecha se haya conseguido su cumplimiento por parte de todos los organismos involucrados.

Existe una excelente predisposición de parte de los responsables de los distintos organismos presentes en la frontera para, junto a los despachantes de aduana y el concesionario, implementar pautas operativas que redunden en una mayor integración y eficiencia de los controles.

Debido a la demanda, los sábados y domingos, el ACIC – salvo solicitud – se encuentra cerrada.

Flujos comerciados:

En el año 2000 se comerciaron por este paso mercaderías por valor de 120 millones de dólares y un volumen de 198.000 toneladas. El sentido de las cargas fue bastante equilibrado, con leve supremacía de las exportaciones uruguayas. El valor promedio de la tonelada transportada alcanzó a 770 dólares / Tn. para los despachos brasileños y 470 dólares / Tn para los uruguayos.

Asimismo, se registra una parte reducida del comercio bilateral entre Argentina y Brasil en tránsito por Uruguay, que podría llegar a tener importancia en caso de construirse el Puente Buenos Aires (AR) – Colonia (UR)

El paso registra una importante participación de productos que requieren intervención fitozoosanitaria (banana, lácteos, cebada, arroz, frutas, carne, etc.).

La cantidad de camiones anuales que utiliza el paso oscila entre los 10.000 a 12.000, lo que entrega una media de aproximadamente 50 camiones cargados por día.

Integración de los controles

En el ACIC se encuentran ubicados los organismos nacionales de ambos países involucrados en las tareas del control del transporte y comercio internacional. En el recinto, las oficinas de Brasil y Uruguay conforman dos conjuntos separados de edificios, con la excepción de las oficinas destinadas a los organismos que realizan los controles fitosanitarios.

Los controles, si bien se realizan en un mismo ámbito físico, no se encuentran integrados, siendo su consecución secuencial. La excepción está dada por los controles fitosanitarios, cuya operatoria se realiza en forma conjunta trabajando sobre

una misma muestra. Los sistemas informáticos de los organismos análogos de ambos países no se encuentran interconectados.

No existe coordinación de feriados y, como se mencionara, el horario de atención de los distintos organismos no resulta coincidente.

Los trámites migratorios para conductores deben realizarse en el centro de la ciudad de Rivera (aproximadamente a 6 Km. de distancia) ya que no hay servicio de migraciones en el predio de cargas.

Por otro lado, los trámites de la aduana de Uruguay no se encuentran totalmente integrados en el predio, debiendo realizarse parte en la Receptoría de Rivera (UR) ubicada a 6 Km. del predio. En igual forma, para la determinación del valor del Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios (IMCS), o su exención, el despachante brasileño debe trasladarse hasta el centro de Santana do Livramento (BR).

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en la importación y exportación de productos con intervención fitozoosanitaria

Exportación uruguaya / Importación brasileña

- El vehículo ingresa al ACIC donde se registra su entrada (hora, día, patente del vehículo y mercadería) y es pesado en la balanza.
- Los despachantes aduaneros de Brasil y Uruguay presentan la documentación del vehículo a los funcionarios de transporte de sus respectivos países. En el caso uruguayo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el caso de Brasil a la Receita Federal quien, en ausencia de personal de DNER, cumple con estas funciones.
- El despachante uruguayo presenta en el ACIC la documentación del despacho y registro del despacho obtenido en la ciudad de Rivera (UR).
- El despachante brasileño presenta la solicitud de examen de la carga al Ministerio de Agricultura (MAA/BR) y/o al Ministerio de Salud (MS/BR)/ Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVS/BR), conforme las exigencias de la licencia de importación que constan en el SIXCOMEX
- Tratándose de un producto del área vegetal, el personal de la concesionaria extrae una muestra de la mercadería en presencia de los funcionarios de control fitosanitario de los dos países. La muestra es conducida a los laboratorios donde su examen es realizado en forma conjunta por los dos organismos nacionales.
- El certificado fitosanitario de Uruguay es entregado sin intervención del despachante a los miembros del servicio brasileño. Si la mercadería requiere de clasificación para cumplir con los requisitos de importación, dicha tarea se realiza en la ciudad de Santana do Livramento (BR) por medio de ASCAR / EMATER convenida con MAA/BR.
- El MS/ANVS/BR normalmente realiza el examen inspección y verificación junto con el MAA y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca del Uruguay (MGAP) evitando un nuevo desplazamiento del vehículo.

- Se asienta la conformidad de la Licencia de Importación en el SIXCOMEX por parte de los órganos intervinientes.
- Si el producto es de origen animal los controles son realizados por el MAA/BR contando en forma previa con la anuencia de los organismos centrales (POA/RS) y MGAP (UR) y por el MS ANVS/BR. Si es necesario, las muestras son enviadas al laboratorio del POA/RS
- Si se trata de animales vivos, la documentación zoosanitaria uruguaya es emitida en Montevideo por lo que la labor de los técnicos uruguayos en la frontera se limita a la revisión documental. Los animales son verificados por los técnicos del MA/BR en las instalaciones del cuarentenario ubicadas a 20 km. del ACIC.
- El despachante brasileño realiza el pago de impuestos y tasas en el sistema bancario (existe disponibilidad bancaria en el predio de la ACIC), obtiene la constancia de determinación del valor o exención del ICMS (en Santana do Livramento), efectúa el registro de la importación y presenta la documentación ante la Receita Federal.
- En ausencia de interconexión entre los sistemas informáticos aduaneros, las verificaciones de las aduanas se llevan a cabo en forma independiente, con el grado que corresponda al canal de verificación asignado a la mercadería.
- Normalmente, el caso de las importaciones brasileñas, el control se realiza sólo en este país.
- Con la carga liberada, el vehículo tiene su salida registrada en el sistema informático del concesionario.

Exportación brasileña / Importación uruguaya

La intervención de los órganos de transporte es similar a la señalada en el caso anterior.

Los despachantes brasileños y uruguayos presentan el requerimiento para la inspección y fiscalización de la mercadería ante las autoridades fitosanitarias. En el caso del despachante uruguayo, éste presenta, además, la autorización de importación.

- La carga es inspeccionada en forma conjunta por MAA/BR – MGAP (UR) y MS/ANVS (BR), este último cuando fuese necesario y se emite el documento oficial correspondiente.
- La documentación intercambiada entre los organismos nacionales, al estar integrados en su accionar, no requiere de la intervención de los despachantes.
- Los despachantes realizan los pagos de las tasas y tributos que correspondan a la operación.
- En ausencia de interconexión entre los sistemas informáticos aduaneros las verificaciones de las aduanas se llevan a cabo en forma independiente, con el grado que corresponda al canal de verificación asignado a la mercadería.

- Con la carga liberada el vehículo tiene su salida registrada en el sistema informático del concesionario.

Características de los distinto servicios nacionales de control

Servicio de Aduana → Uruguay

Infraestructura de Oficinas

El estado general es adecuado con razonable diseño y circulación y espacio para los agentes. Buena iluminación y ambientación.

Poseen 2 líneas telefónicas, se producen problemas por cortes originados en deficiencias en el sistema uruguayo. No poseen medios alternativos de comunicación.

No poseen fotocopiadora.

El mobiliario es adecuado y suficiente para las necesidades.

No requieren espacio para almacenamiento de información ya que la misma es despachada a Montevideo todas las semanas.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 5 equipos de mediana antigüedad, 4 de ellos conectados por telefonía a las oficinas de Rivera y desde allí al sistema informático aduanero uruguayo (Lucía). La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada para todo el parque de la Aduana de Uruguay (Zonda).

La caída del servicio telefónico inhabilita el servicio retrasando la operatoria, situación que ocurre con frecuencia.

Existen quejas por la lentitud general del sistema Lucía.

Recursos Humanos

El plantel es de 9 personas en la zona de cargas, 6 de ellas dedicadas al control físico de las mercaderías; existe personal adicional en el área de control integrado de pasajeros (Rivera) y en las oficinas de la Receptoría en la ciudad de Rivera. El personal es rotativo

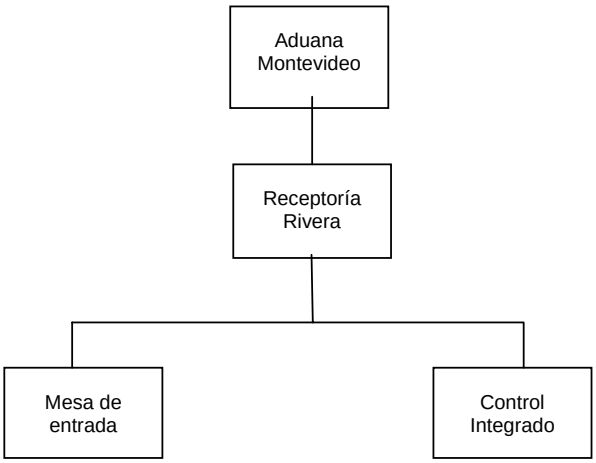
En general, los funcionarios entrevistados consideran que la calificación y cantidad de los recursos humanos son adecuadas para la situación actual, pero que se podría producir un cuello de botella si los niveles de movimientos del paso vuelven a los de hace dos años atrás.

Poseen programas de incentivos basados en la detección de ilícitos por los cuales reciben como premio un porcentaje de lo recaudado.

Capacitación

El personal coincide en que existen cursos y planes de capacitación ofrecidos desde la Administración Central pero que resultan de difícil acceso al personal de frontera; en especial se reclaman cursos de operación del sistema Lucia, control de ilícitos y valoración.

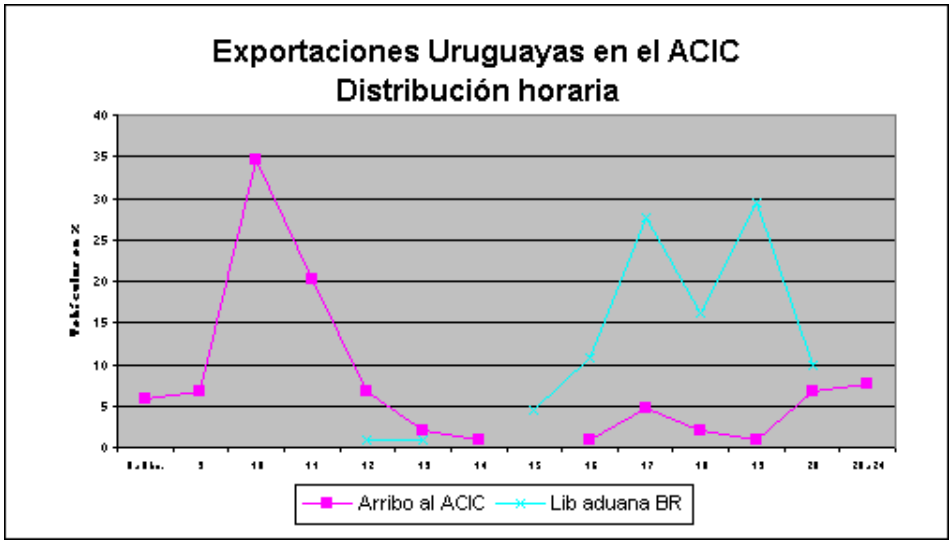
Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

De acuerdo a la práctica aduanera vigente, las operaciones de importación a Uruguay requieren de la nacionalización de las mercaderías en frontera, no existiendo, salvo casos excepcionales (destino zona franca uruguaya o a terceros países en tránsito por Uruguay), el tránsito hasta una aduana interior. Por lo tanto, la casi totalidad de la mercadería es nacionalizada en frontera. Por otro lado, las características de las mercaderías habituales en el paso obligan a controles fitosanitarios recargando la operatoria del paso.

Debido a las prácticas operativas imperantes de los exportadores e importadores de ambos países, los trámites de exportación se verifican mayoritariamente en la mañana y los de importación por la tarde.



En el grafico que sigue se muestra la distribución horaria de arribo al ACIC de los camiones de exportación Uruguaya/ importación brasileña y la distribución horaria de la liberación de los mismos por parte de la Receita Federal.

Nótese la interrupción de los flujos en el horario del almuerzo.

La emisión de los documentos oficiales en el Uruguay está tercerizada en la firma Xerox; ésta es la encargada de emitir los distintos modelos de DUA (Declaración Única Aduanera) de acuerdo al tipo de trámite que se realiza. Esta emisión sólo se puede realizar previo pago de las tasas y aranceles nacionales y del servicio de Xerox.

Por otro lado las oficinas de Mesa de Entradas y Xerox, que intervienen en los distintos procesos, se encuentran en la Receptoría de Rivera, obligando al despachante a desplazarse desde el ACIC a la ciudad y viceversa.

Salvo problemas puntuales, la totalidad de los vehículos es liberada el mismo día de su arribo.

Horarios

Si bien el horario es de 8 a 20 horas, por las características horarias que presenta el flujo de comercio, la mayoría del personal – salvo una suerte de guardia que está presente desde la apertura - llega al ACIC a las 12.30 horas. La oficina de Mesa de Entradas atiende hasta las 18.30 horas.

La atención fuera de horario se realiza a pedido.

Selección de Canales

Si bien el sistema Lucía es quien selecciona los canales, debe tenerse en cuenta que para Uruguay, en estos momentos, todas las operaciones de importación son CANAL ROJO, las de exportación CANAL VERDE y los escasos tránsitos pueden ser de acuerdo al caso, canal VERDE o NARANJA.

Lastre

Para el lastre se realiza un control de transporte durante las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas.

TRANSITO

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

DUA (Declaración Única Aduanera – Tránsito)

IMPORTACION

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

Certificado de Origen

DUA (Documento Único Aduanero – Importación)

EXPORTACION

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

DUA (Documento Único Aduanero – Exportación)

Operatoria de Tránsito

Ingresado el camión a la playa el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Éste verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante.

El despachante comienza la gestión del DUA - Tránsito (pudo haberla pre-gestionado, ya que el sistema Lucía lo permite), confirma los datos en el Lucía y asocia el DUA al MIC/DTA.

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xérox en el centro de la ciudad de Rivera.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada, se asocia al Lucía el ingreso del trámite. En el caso de un tránsito de salida, se concluye el trámite.

En el caso de un tránsito de entrada, se asigna canal que puede ser:

Canal Verde

Se verifica el medio físico constatando los datos del vehículo, la cantidad de bultos declarados y el estado de los precintos. Si no tiene autorización para viajar con precintos se le asigna custodia, se informa al sistema Lucía y se libera el vehículo.

Canal Naranja

Además de las verificaciones del canal verde se realiza un control de la documentación presentada por el representante.

Operatoria de Importación

Debe tenerse en cuenta que todas las operaciones de importación son actualmente canal ROJO.

Ingresado el camión a la playa el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Este verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante.

El despachante comienza la gestión del DUA (pudo haberla pre-gestionado ya que el sistema Lucía lo permite), confirma los datos en el Lucía, asocia el DUA al MIC y paga los aranceles correspondientes.

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xérox en el centro de la ciudad de Rivera.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada, se asocia al Lucía el ingreso del trámite y se asigna vista de aduana (personal de control de aduana).

Con el vista de aduana asignado, el despachante debe dirigirse con la documentación al área de Control Integrado (ubicada en el predio), quien solicita la presencia del camión para la verificación correspondiente.

Debe tenerse en cuenta que si existieran otros controles (fitosanitario, sanidad, etc.) deberán realizarse con anterioridad a la verificación aduanera.

El vista de aduana controla bultos, peso y mercaderías y en caso de no existir discrepancias sella y firma las copias correspondientes del DUA y el MIC/DTA y cierra la operación en el sistema Lucía.

El despachante entrega la documentación correspondiente al transportista para el egreso del camión.

En el momento del egreso del predio se controla la documentación MIC/DTA, DUA y las migraciones del transportista.

Operatoria de Exportación

Debe tenerse en cuenta que todas las operaciones de exportación son actualmente canal VERDE.

Ingresado el camión a la playa el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Este verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante de aduana.

El despachante comienza la gestión del DUA - Exportación (pudo haberla pre-gestionado ya que el sistema Lucia lo permite), confirma los datos en el Lucía y asocia el DUA al Manifiesto.

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xérox en el centro de la ciudad de Rivera.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada y se asocia al Lucia el ingreso del trámite.

El despachante debe dirigirse con la documentación al área de Control Integrado, donde se revisará la documentación correspondiente y en caso de no existir discrepancias se sellarán y firmarán las copias correspondientes del DUA y el MIC/DTA y se cerrará la operación en el sistema Lucía.

El despachante entrega la documentación correspondiente al transportista.

En el momento del egreso del predio se controla la documentación MIC/DTA, DUA y las migraciones del transportista.

Servicio de Aduana → Brasil

Infraestructura de Oficinas

El estado general es adecuado con razonable diseño y circulación y espacio para los agentes. Buena iluminación y ambientación.

Poseen varias líneas telefónicas; se producen problemas por cortes. No poseen medios alternativos de comunicación.

El mobiliario es adecuado y suficiente para las necesidades.

No requieren espacio para almacenamiento de información ya que la misma es despachada a las oficinas de la Receita Federal de Santana.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 15 equipos de tecnología actualizada, todos ellos conectados por satélite (única alternativa) a las oficinas del Servicio Federal de Procesamiento de Datos,

institución estatal que brinda los servicios de procesamiento de datos a la Receita Federal. La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

Existen quejas por la lentitud general del sistema central de aduana (Siscomex) que lentifica toda la operación.

Recursos Humanos

El plantel es de 10 personas, 5 auditores, 3 técnicos y 2 auxiliares. Los técnicos y auditores están dedicados al control físico de las mercaderías

Si bien los perfiles del personal se consideran adecuados se ve como un problema la falta de recursos humanos en el paso.

Capacitación

No existen programas de capacitación habituales y los funcionarios consultados consideran necesario que se brinden programas sobre Infracciones y Penalidades y Novedades el Siscomex

Organigrama de Dependencia

Métodos Operacionales

La casi totalidad de la mercadería de importación brasileña se nacionaliza en la ACIC y el grueso de las exportaciones se formalizan en el mismo ámbito, a pesar que los orígenes y destinos de las cargas se encuentran por lo general fuera del área inmediata del paso de frontera. La obligatoriedad de nacionalizar la mercadería en la primera aduana de ingreso a Uruguay y diferenciales de costos generalizados de

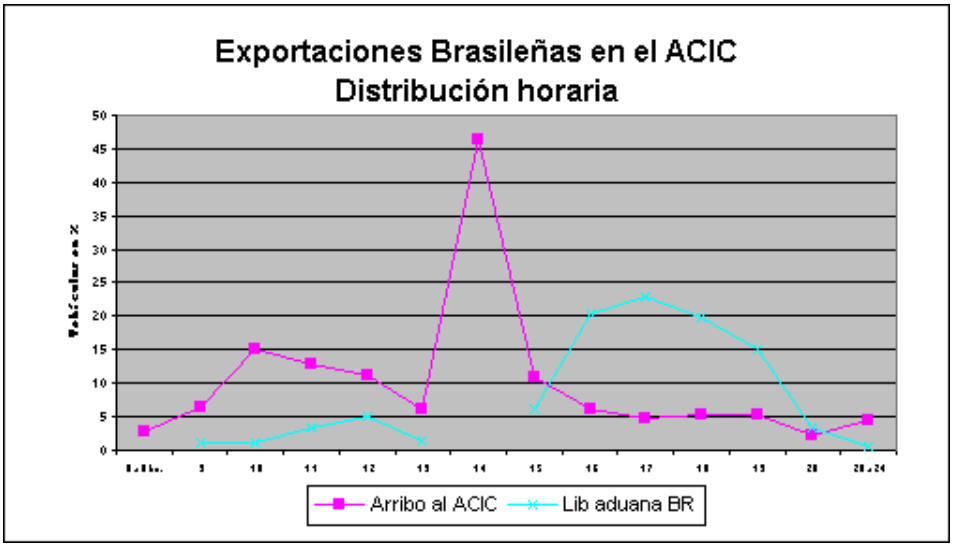
transporte e intervención aduanera, favorecen esta operatoria en desmedro de los tránsitos.

Las características de las mercaderías de paso habitual obligan a controles fitosanitarios recargando la operatoria.

Por la modalidad operativa de los importadores y exportadores el grueso de los controles de las importaciones se realiza por la mañana y el de las exportaciones por la tarde.

En el grafico que sigue se muestra la distribución horaria de arribo al ACIC de los camiones de exportación brasileña/ importación uruguaya horaria de la liberación de los mismos por parte de la Receita Federal.

Se puede apreciar, asimismo, la pausa en las tareas que realiza el personal de la Receita Federal a la hora del almuerzo.



Horarios

Horario es de lunes a viernes de 8 a 20 horas.

La atención fuera de horario se realiza a pedido.

Selección de Canales

La selección la realiza el sistema Siscomex; aproximadamente el 20% de las importaciones / exportaciones salen por CANAL ROJO.

El sistema Siscomex posee un sistema de selección de canales por sorteo; los mismos se realizan de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Exportaciones: se realizan cada media hora o cuando la cantidad de trámites para esa locación ha superado los 20 despachos.
- Importaciones: poseen horarios fijos de sorteos (parametrización), cuya cantidad se determina de acuerdo a la importancia del paso de frontera; para Santana do Livramento – Rivera la cantidad de sorteos es de 4 por día: a las 10.45, 15.30, 16.45 y 18.30 hs. Los horarios pueden variar (son consensuados con los despachantes) pero la cantidad asignada, no.

Esta metodología genera un problema de trabajo en lote y por consiguiente de colas y direccionalidad en los momentos de picos de trámites.

Lastre

Para el lastre se realiza un control de transporte las 24 horas.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Copia del informe de SISCOMEX indicando el canal de la Declaración de Importación

Declaración de Importación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Recibo del pago de tributos o tasas estatales (ICMS)

Notificación de conferencia física y autorización de liberación cuando fue seleccionada como canal rojo o gris.

Para el caso de canal gris se exigen documentos que respalden el valor aduanero de la mercadería

EXPORTACION

Identificación del representante del Importador

Protocolo de Recepción

Comprobante de los honorarios del despachante

Declaración de Despacho de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Presentada la documentación correspondiente al MIC/DTA se procede a controlar los datos del mismo y el peso, cantidad de bultos y precintos del vehículo, constatando los números de los mismos contra los detallados en el MIC/DTA.

Se controlan los datos contra el sistema Mantra de Torna Guía electrónica, registrando el egreso o ingreso de las mercaderías según sea un tránsito de entrada o salida. En los casos de tránsito de entrada se determinan las rutas y los tiempos asignados al mismo.

Operatoria de Importación

Para iniciar el trámite el transportador debió presentar el MIC/DTA y la documentación complementaria, lo que permite el ingreso a playa y es controlado en la garita de ingreso a la ACIC.

El vehículo es pesado en la balanza y se estaciona en playa.

El despachante incorpora el trámite en el Siscomex y abona los correspondientes impuestos de nacionalización. Espera el sorteo de canal y luego entrega los documentos en el Sector de Recepción, el que verificará los mismos y controlará su correspondiente incorporación al SISCOMEX.

El documento madre es el DI (Declaración de Importación) o DSI (Declaración Simplificada de Importación).

Una vez que se dispone, se llama al camión para el continuar con los trámites.

Si la mercadería requiriese controles zoofitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a los controles aduaneros.

Canal verde

Luego de sorteado el auditor (personal de control de aduana), éste tiene dos horas para poder intervenir y hacer la correspondiente verificación fiscal.

Pasadas las 2 horas a partir de la presentación de la documentación, el importador puede emitir automáticamente su salida.

La salida se produce liberando la carga y el vehículo del sistema del administrador del predio, emitiendo el Comprobante de Importación, cerrando el trámite en el sistema Siscomex y reteniendo la documentación correspondiente.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos se envían al sector de conferencia física y el vehículo con las mercaderías se dirige al sector de Conferencia Física previa autorización escrita para ello.

En ese lugar, y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a romper los precintos de los vehículos y, de acuerdo al auditor, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la verificación. La normativa reciente de la Receita Federal obliga a extraer del camión suficiente cantidad de mercadería hasta visualizar el fondo del mismo; en algunos casos, por las características de la mercadería, es obligatorio vaciar el vehículo.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Canal gris

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero.

Para ello el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado, sino se exigirá al importador el depósito de las mismas, la mercadería se retiene hasta el momento en que el importador pueda cumplimentar las garantías correspondientes.

Una vez aprobadas las mismas se procede a seguir con la conferencia física.

Operatoria de Exportación

Para iniciar el trámite el transportador debió presentar el MIC/DTA y la documentación complementaria, lo que permite el ingreso a playa y es controlado en la garita de ingreso a la misma.

El concesionario indica la presencia de la carga en el Siscomex y registra el MIC/DTA. Espera el sorteo de canal y luego entrega los documentos en el Sector de Recepción...

El documento madre es el DDE (Declaración de Despacho de Exportación) o DSE (Declaración Simplificada de Exportación).

Una vez que se dispone, se llama al camión para el continuar con los trámites.

Si la mercadería requiriese controles zoofitosanitarios, los mismos deben realizarse con anterioridad a loa controles aduaneros

Canal verde

El canal permite la liberación de la mercadería sin conferencia documental ni verificación física, debiendo el Auditor certificar que el despacho fue realizado.

La salida se produce liberando la carga y el vehículo del sistema del administrador del predio, emitiendo el Comprobante de Exportación, cerrando el trámite en el sistema Siscomex y reteniendo la documentación correspondiente. Previo a esto el camión debe ser previamente lacrado y los números de lacre registrados en el MIC/DTA y en el Comprobante de Exportación.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado, confrontando los datos con el Siscomex.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden.

Los documentos se envían al Sector de Conferencia Física y el vehículo con las mercaderías se dirige al sector de Conferencia Física, previa autorización escrita para ello.

En ese lugar y con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede a verificar peso y bultos y de acuerdo al auditor a extraer del camión, un porcentaje de mercadería adecuado para la verificación.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema Siscomex y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Otros Servicios

Migraciones

En el ACIC no se realizan los trámites migratorios de la tripulación de los vehículos de carga. Las oficinas de migraciones se encuentran en el área de control integrada de pasajeros, distantes a unos 6 Km. del ACIC y ubicada en el centro de la ciudad de Rivera (ver más adelante).

Los trámites de migraciones se realizan en no más de 5 minutos en caso de no tener inconvenientes con los papeles de la persona o los del vehículo correspondiente.

Es usual que los transportistas se desplacen hasta la ciudad en el tractor para cumplir con los trámites migratorios.

Transporte

Los organismos de transporte presentes en el paso son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el caso del Uruguay y, en el brasileño, es la Receita Federal la encargada de las verificaciones pertinentes, cumpliendo las funciones que le han sido delegadas por falta de personal por la DNER.

El de transporte es el primer control que se realiza una vez arribado el camión al ACIC. Los despachantes brasileños y uruguayos entregan a las respectivas autoridades las debidas autorizaciones para egresar del territorio uruguayo e ingresar en el brasileño o viceversa.

Estos controles se realizan en forma expeditiva en lapsos muy breves.

Zoofitosanitario / Salud

En el predio existen oficinas para el control Zoofitosanitario. El estado y características de las mismas son adecuados para las tareas que se llevan a cabo; las mismas se encuentran frente a la playa de control vehicular.

Brasil cuenta con 4 personas (dos técnicos y dos administrativos) y Uruguay con 5 (3 técnicos y dos administrativos).

En general, el personal de ambos países posee experiencia en el tema y se encuentra capacitado para realizar las tareas que le competen.

Si bien poseen elementos informáticos, los mismos sólo sirven para registrar el paso por la frontera ya que no se encuentran conectados a redes de los organismos de control centrales.

Existen quejas sobre la falta de capacitación en frontera y la necesidad de actualización que requiere esta actividad.

La mayoría de la carga que atraviesa el paso requiere controles, los mismos demandan de 30 a 40 minutos.

Debe destacarse que los controles son unificados por lo tanto la verificación de la carga se realiza una sola vez para ambos países y se tiene como criterio arribar a conclusiones similares.

El horario de atención es de 8 a 16 hs., y hasta las 15.30 hs. en Uruguay; se puede habilitar en forma extraordinaria a pedido del importador con una tarifa asociada.

OPERATORIA

Brasil

Los productos pueden requerir exámenes de laboratorio, en esos casos se toma una muestra del producto, se envía a análisis y la mercadería es liberada para seguir a destino, previa firma de seguro por parte del importador.

Uruguay

Se toman muestras y se envían a Montevideo para su análisis y son intervenidas en un depósito cuarentenario hasta verificar el resultado; este depósito se declara en el permiso de importación.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite:

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente.

TRAMITE	BRASIL	URUGUAY
Tránsito		
Importación canal verde	2 horas	No hay
Importación canal rojo	2 a 5 horas	1 a 3 horas
Exportación canal verde	1 hora	1 hora
Exportación canal rojo	1 a 2 horas	No hay canales rojos
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos, hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de ambos países en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al ACIC mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso entre el momento de liberación por parte de la primera aduana que interviene hasta la presentación de la documentación en la

segunda pueden mediar lapsos variables por problemas de completitud en la documentación u originados en el pago de derechos y tasa.

Área de control integrado de pasajeros

Características generales del predio

El área de control integrado de pasajeros se encuentra localizado en la ciudad de Rivera (UR), donde se desempeñan los funcionarios de aduana, migraciones y controles fitosanitarios de ambos países.

Las oficinas son adecuadas para la realización de los trámites aunque no poseen una buena distribución e integración con la playa de vehículos. Los organismos están dispuestos en forma secuencial.

Los organismos presentes son los mismos que se enunciaran en el ACIC con el agregado de la Dirección de Migraciones de Uruguay y la Policía Federal de Brasil.

El horario de atención es de 24 horas.

Conclusiones Generales

- La ubicación del ACIC y la relación movimiento de camiones / población del aglomerado urbano, determina la escasa influencia de las poblaciones aledañas en su operatoria. La interrelación de las mismas con el comercio internacional está dada, principalmente, por la labor de los despachantes de aduana locales.
- Las redes viales de acceso se encuentran pavimentadas y su estado es bueno como lo es el grado de conectividad que proveen
- El ACIC es administrado por un concesionario interesado en obtener la mayor eficiencia operacional, pero sin capacidad decisoria sobre el accionar de los organismos nacionales de control presentes en el predio.
- Existe una excelente predisposición de parte de los responsables de los distintos organismos presentes en la frontera para, junto a los despachantes de aduana y el concesionario, implementar pautas operativas que redunden en una mayor integración y eficiencia de los controles
- El ACIC presenta una adecuada dotación y estado en materia de infraestructura y equipamiento disponible para el volumen de operaciones que se verifica en el paso. Esta calificación alcanza tanto a la infraestructura disponible para los controles, como la existente en materia de oficinas para los entes nacionales y a los servicios y comodidades brindadas a los transportistas.
- No obstante lo señalado, el pasaje de los camiones desde la playa de estacionamiento al área de control físico de la mercadería presenta algunas dificultades y los servicios telefónicos con Uruguay podrían mejorarse.
- El predio debería contar con fuente de energía alternativa.
- Los horarios de los organismos nacionales involucrados en el control no son similares.

- Las dotaciones de personal y de equipamiento registradas en cada ente son apropiadas para las necesidades actuales.

- La mayoría de la mercadería inicia el trámite de exportación e importación en frontera haciendo poco uso de las facilidades del MIC/DTA. En el caso de Brasil, es una metodología de operación utilizada en el 90% de los casos, que se justifica – según los entrevistados – en los menores costos generalizados que para el exportador o importador tiene esta alternativa en comparación con el transporte puerta a puerta.

- En el caso de Uruguay, las normas aduaneras disponen la nacionalización de la mercadería en la primera aduana de ingreso, mientras que en materia de exportaciones, es práctica la formalización de los despachos en la aduana de salida del territorio.

- Existe una marcada direccionalidad horaria en las operaciones que se realizan en el ACIC. Una cantidad importante de los despachos de exportación uruguayos (80% del total) se materializa en horas de la mañana (particularmente entre las 9 y las 11 horas.), siendo intervenidos en forma rápida por las autoridades uruguayas e ingresando a la esfera de control brasileña, donde son liberados, en general, en horas de la tarde.

- En sentido contrario, los camiones arriban al ACIC en horas de la mañana y recién a partir de allí se comienzan a realizar los trámites asociados con el despacho. Esto explica que el grueso de las liberaciones de exportación de la aduana brasileña (85%) se lleve a cabo entre las 14 y las 19 hs.

- La ACIC, presenta falencias en materia de integración de los servicios que requieren los controles a las cargas y los transportistas. La falta de oficinas de controles migratorios y de algunos departamentos de la Aduana del Uruguay en el ACIC y la necesidad de trasladarse a Santana do Livramento para ultimar el tratamiento del pago o exención del ICMS, generan tiempos y costos evitables a los transportistas.

- La existencia de sólo cuatro horarios diarios para la selección parametrizada de canales por parte del Siscomex, genera los problemas de trabajo en lote y por consiguiente de colas y direccionalidad en los momentos de picos de trámites

- Los controles fitosanitarios de ambos países comparten oficinas y realizan las tareas de manera conjunta lo que potencia la eficiencia en las labores generando ganancias de tiempo para los transportistas y mayor rigurosidad en los controles.

- A diferencia de la operatoria fitosanitaria, las oficinas de las aduanas de Brasil y Uruguay están ubicadas, si bien en el mismo predio, en lugares separados (y relativamente alejados), impidiendo la potenciación de una mutua colaboración entre ambas. Se excluye alguna operatoria conjunta en la revisión física de despachos refrigerados

- Los horarios de los distintos organismos presentes en la ACIC no son homogéneos. Asimismo, es práctica la paralización de actividades a la hora del almuerzo.

- Los sistemas informáticos de las aduanas no se encuentran interconectados, lo que resiente la eficiencia de los controles

- Una parte significativa del tiempo que los camiones permanecen en el ACIC se explica por la existencia de problemas en la documentación, por el inicio de los trámites aduaneros una vez arribado el camión y por dificultades en el pago de los correspondientes aranceles y tasas.
- El requisito de la Receita Federal de controlar el camión hasta ver el fondo del mismo extiende los tiempos de espera.
- El tipo de mercadería del paso genera gran cantidad de controles fitosanitarios.
- Se considera que un 95% de los trámites se resuelve durante el transcurso del día.
- La coordinación horaria de bancos y oficinas públicas y su distribución geográfica origina tiempos y costos evitables.
- Los despachantes de aduana y el concesionario mostraron su preocupación por el desvío de carga – que naturalmente debería ser usuaria del paso – hacia el paso de Chuy – Chui. Aducen que tal situación se verifica por la falta de equipamiento para el control en dicho paso (balanza) y la laxitud de los controles en el mismo.
- El tipo de operatoria que se efectúa en el paso de frontera (formalización de exportaciones y nacionalización de importaciones por parte de los dos países e importante participación de productos que requieren de controles fitosanitarios), estaría indicando, por la cantidad de controles efectuados, que se dan aquí las combinaciones que demandan el mayor tiempo de control en una frontera. Sin embargo, tal como se desprende del relevamiento realizado, los tiempos insumidos por dichas funciones en el caso más complejo no requiere más de 7 horas para su consecución. Esta estimación se corrobora por el hecho de que, salvo problemas de documentación o pagos de derechos, más del 90% de los camiones que ingresan al predio son liberados en el mismo día de su arribo.

TAMBO QUEMADO (Chile – Bolivia)

Datos Generales

Ubicado a 4700 metros sobre el nivel del mar, vincula los países de Bolivia, por el departamento de Oruro, y Chile por la Región de Tarapacá, Provincia de Parinacota, Comuna de Putre.

Las localidades o asentamientos más cercanas son Tambo Quemado en Bolivia y Chungara en Chile.

En Bolivia hay un complejo fronterizo ubicado en Tambo Quemado y una pequeña población aledaña al mismo que encuentra su medio de vida en los servicios que presta a los transportistas, despachantes de aduana y funcionarios que trabajan en la frontera. Su fuente de energía es el generador de la empresa Frontera S.A. administradora del predio del lado boliviano, quien brinda energía al pueblo entre las 7 y las 23 horas.

En Chile no hay población alguna en la frontera, salvo los funcionarios de los distintos organismos que cumplen labores – en forma rotativa – en el complejo fronterizo de Chungara.

La línea de frontera se encuentra a unos 10 Km. de cada uno de los complejos de frontera. El acceso en Bolivia atraviesa el altiplano (terreno plano) mientras que en Chile el terreno es montañoso.

El clima es frío, pero el paso funciona permanentemente; ocasionalmente se cierra en los meses de junio – julio, por corto tiempo.

La red vial de acceso del lado chileno, es la ruta CH 11 que asciende desde el llano hasta los 5100 metros sobre el nivel del mar y vincula el paso con las localidades de Putre (71 Km.) y la ciudad y puerto de Arica (200 Km.). La ruta, de dos carriles, se encuentra pavimentada y presenta un buen estado de conservación.

El acceso del lado boliviano se realiza mediante una carretera (ruta N° 4) que vincula a Tambo Quemado con la localidad de Patacamaya, ubicada a 200 Km. La ruta N° 4 está pavimentada, con dos carriles y bermas angostas, en buen estado y apartaderos convenientemente espaciados para el estacionamiento de emergencia de camiones.

Los controles a las cargas y a los pasajeros no se encuentran integrados.

El horario de atención de la frontera – tanto para cargas como pasajeros – es de 8 a 20 horas. Fuera de los mismos, la frontera se encuentra cerrada en ambos países.

Organismos de control y otros servicios

El horario de atención de los organismos en los predios donde se realizan los controles de ambos países, con excepción del banco ubicado en territorio boliviano, es de 8 a 20 horas, los 365 días del año, salvo días de censos y sufragio. Los horarios mencionados son respetados por todos los entes públicos. Los organismos que se encuentran presentes en el predio son los siguientes:

Servicio	Bolivia	Chile
Aduana	Aduana	Servicio Nacional de Aduana
Migraciones	Servicio Nacional de Migración	Policía de Investigación
Transporte	Controla la Aduana	Carabineros
Fitosanitario	SENASAG	Servicio Agrícola y Ganadero
Sanidad		
Bancario	Banco Mercantil de 8:30 a 19 de lunes a viernes	-----
Vialidad	Servicio de caminos (control de peso)	Servicio Nacional de Vialidad (control de peso)
Otros	FELC (Fuerza Especial de Lucha contra el Narcotráfico)	

Flujos comerciados

Por este paso de frontera, además de transportarse el grueso del comercio bilateral carretero entre ambos países, se canaliza un importante porcentaje del comercio exterior de Bolivia a favor de las instalaciones aduaneras que este país dispone en el puerto de Arica.

Diariamente se realizan unos 130 tránsitos aduaneros y cerca de 50 nacionalizaciones, lo cual equivale a un movimiento anual de aproximadamente 900.000 toneladas, que incluyen tanto el tráfico bilateral como las operaciones de comercio exterior de Bolivia con terceros países por combinación carretero – marítimo, utilizando el puerto chileno de Arica.

El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u$s 455 en el sentido Chile (puertos Pacifico) – Bolivia y de u$s 430 en el sentido Bolivia – Chile (puertos Pacifico).

A través de este paso también se registran pequeños movimientos de carga hacia y desde Argentina y Brasil.

Las mercaderías más habituales que ingresan a Bolivia por este paso son, telas, juguetes, frutas, papel, lácteos y combustible; las que egresan son madera, minerales y granos. El 60% de la carga se transporta en contenedores.

Existen servicios regulares de transporte automotor de pasajeros entre las ciudades de Iquique y Arica, en Chile, con la Paz y Oruro, en Bolivia. Diariamente se produce un movimiento que varía entre 5 y 6 ómnibus y alrededor de 5.000 vehículos particulares.

Integración de los controles

Los controles a las cargas y a los pasajeros no se encuentran integrados y son realizados a cada lado de la frontera en forma independiente. A pesar de ello, se han realizado simulaciones de integración en el área de turismo y pasajeros, cuyos resultados fueron auspiciosos.

El plan de desarrollo para la zona chilena de Arica contempla la construcción, por parte de Chile, de un complejo de control integrado para cargas y pasajeros que se ubicaría en el hito fronterizo. Las conversaciones con la Cancillería boliviana están muy adelantadas y estiman poder comenzar con la compra de las tierras para su localización, en el 2003. Para concretar esta iniciativa, debería modificarse la cláusula del tratado de Paz suscripto por estos países en 1904, que impide las construcciones - en ambos países - en la franja de 7 kilómetros lindera a la línea divisoria de frontera.

De concretarse este emprendimiento, el gobierno de Bolivia debería renegociar el contrato con la firma administradora del área de control de cargas de Tambo Quemado, – Frontera S.A. –, que fue renovado recientemente por 15 años.

Se aprecia una excelente predisposición, por parte de los funcionarios de ambos países, para integrar las labores de control en un único recinto.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en los procesos que se llevan a cabo en uno y otro sentido del flujo. Por un lado, la frontera boliviana realiza procesos de importación, exportación y tránsito, mientras que del lado chileno las operaciones son de tránsito y exportación (cierre de la operación). Los controles detallados se refieren, por un lado, a operaciones de exportación desde Bolivia, con

tránsito en Chile, y por otro, a operaciones de exportación chilenas (cierre de la operación de exportación) con nacionalización de las mercaderías al ingresar a territorio de Bolivia. En ambos casos, cabe la posibilidad de intervención fitosanitaria.

Flujo Bolivia – Chile

- El vehículo cargado ingresa al predio fronterizo boliviano, desde la ciudad de origen.
- El concesionario incorpora el ingreso del vehículo en su sistema.
- El transportista realiza el control de transporte a fin e verificar el cumplimento de los acuerdos internacionales en materia de tránsito internacional. El control se realiza, para el caso de los transportistas bolivianos, mediante la presentación de la tarjeta chip a las autoridades aduaneras, y para el caso de los chilenos, por la presentación de la documentación correspondiente.
- El conductor realiza el control migratorio.
- En caso de ser una exportación, el transportador puede ingresar con el Documento Único de Exportación (DUE) gestionado en origen por el despachante. En caso de no tener el DUE, el transportista presenta la documentación al despachante para que éste genere el DUE, incorporando al mismo al sistema informático aduanero boliviano (SIDUNEA).
- Con el DUE generado y la Carta de Porte se presenta en la ventanilla de recepción de aduana.
- Si las características de la mercadería lo requieren, se somete a la misma a los exámenes fitosanitarios. En este caso, el personal del SENASAG revisa la documentación, verifica la existencia del Permiso de Exportación y realiza una inspección física, si lo considera necesario.
- Concluidos los trámites fitosanitarios, aduana valida el documento DUE, registra en el SIDUNEA el MIC/DTA y asocia éste al DUE.
- Registrada la operación se procede a sortear el canal correspondiente.
- Concluidas las verificaciones, de acuerdo al canal aduanero que hubiere correspondido, se procede cerrar el trámite en el SIDUNEA y grabar la tarjeta chip (tarjeta asociada a cada vehículo y provista por la aduana de Bolivia), con el objetivo de servir de soporte del sistema de control de tránsito además de ser un portador de la información referida a los MIC/DTA en forma electrónica, cuando el camión se dirige a la zona franca boliviana del puerto de Arica.
- Se precinta el vehículo y se solicita a Frontera S.A. (concesionaria del predio) el Pase de Salida, previo pago de la tasa correspondiente.
- Frontera S.A. da de baja al vehículo de su sistema.
- Se da salida al vehículo del predio.
- El vehículo se dirige a la frontera chilena.
- El transportador ingresa al complejo de Chungara ingresando por la pista de entrada.

- Aduana y el Servicio de Agricultura y Ganadería (SAG), en este caso cuando corresponda, precontrolan la documentación y la mercadería en la playa. En esta zona, el SAG tiene especial cuidado de controlar la mercadería contra los riesgos de aftosa.
- De existir presunción de problemas, se procede a descargar la mercadería para su revisión o a enviar la misma a Arica, con custodia.
- Luego de la revisión documental, se registra manualmente el MIC/DTA, se verifican las pólizas y los permisos de carga internacionales del camión, de acuerdo a la normativa aplicable.
- Se sellan las copias correspondientes del MIC/DTA y se fijan plazos y rutas para el tránsito.
- Se autoriza el ingreso al país del vehículo con la mercadería en tránsito y se numera con un sello indicando el número de trámite de ingreso.
- El transportista se dirige a migraciones a realizar los trámites correspondientes, luego de lo cual, puede abandonar el predio, previo control de Carabineros.

Flujo Chile - Bolivia

- El transportista ingresa al complejo chileno de Chungara.
- Aduana y el Servicio de Agricultura y Ganadería (éste cuando correspondiere) precontrolan la documentación en la playa. Revisan la información del MIC/DTA contrastándola con los datos del camión (patente), mercadería (cantidad de bultos), precintos si los tuviere y el DUS, dado que se trata de una exportación.
- El funcionario aduanero ingresa los datos del DUS al sistema informático y se registran manualmente los datos en el MIC/DTA.
- Una vez incorporados los datos al sistema, éste sortea el canal de control.
- Concluidas las verificaciones, de acuerdo al canal, se sellan las copias del MIC/DTA y se da el “cumplido terrestre” en el sistema informático.
- Luego, se somete al control de transporte, de acuerdo a los protocolos internacionales de tránsito.
- Concluido éste, el transportista se dirige a migraciones a realizar los trámites correspondientes, luego de lo cual puede salir del país previo control por parte de los Carabineros.
- El vehículo se dirige hacia la frontera de Bolivia.
- El vehículo ingresa al predio del recinto aduanero (Frontera S.A.).
- Si proviene de Arica, el transportista porta su tarjeta chip cargada con datos desde la aduana boliviana en Arica. Si el despacho proviene de Iquique, la tarjeta no contendrá datos, por cuanto allí no hay aduana de Bolivia.
- En caso de nacionalizar la mercadería en Tambo Quemado, las mismas deben ser entregadas a la administración aduanera del paso a través del concesionario. Esta entrega podrá requerir la descarga física de la mercadería

en el depósito fiscal correspondiente. No es necesario descargar la mercadería para los tránsitos.

- El concesionario incorpora el camión a su sistema y expide "Parte de Recepción", por la mercadería descargada y la documentación.
- El vehículo realiza los controles de transporte.
- El conductor realiza los controles migratorios.
- El concesionario entrega a la aduana el parte y los documentos de transporte.
- La aduana efectúa una revisión documental y, de no haber objeciones, la documentación es devuelta al concesionario.
- Frontera S.A. entrega la documentación al despachante o agencia de despachantes.
- Si las características de la mercadería lo requieren, se somete a ésta a un control fitosanitario por parte del SENASAG, quien controla los Permisos de Importación y el Certificado de Origen. En caso de ser necesario se somete a la carga a un control físico.
- Concluidos los controles fitosanitarios, el despachante diligencia el Documento Único de Importación (DUI) en el sistema SIDUNEA, paga los derechos aduaneros, imprime el DUI, paga la tasa al concesionario y entrega el DUI a la aduana.
- La mercadería puede requerir servicios de valoración; en esos casos se da intervención a las consultoras que lo realizan y se espera el resultado.
- Luego de recibida la valoración, si fuera necesaria, la aduana ingresa el arribo del DUI en el SIDUNEA para dar comienzo al cierre de las transacciones, y efectúa el sorteo de canales.
- Concluidas las operaciones de acuerdo al canal, se procede al levante de las mercaderías; si las mismas hubieran sido descargadas se las vuelve a cargar.
- Si el camión proviene de Arica, se graba la tarjeta chip incorporando los datos del DUI generado. Se solicita a al concesionario el Pase de Salida, previo pago de la tasa y se lo da de baja del sistema del concesionario.
- El vehículo se presenta en la salida del predio y entrega copia del Pase de Salida; previa verificación de los controles realizados y de efectuar el pesaje para el Servicio Nacional de Caminos, se le da la salida al vehículo.

Instalaciones bolivianas

Las instalaciones del paso constan de dos sectores diferenciados, los que corresponden a la atención del tráfico de turismo y pasajeros y el sector de carga administrado por la empresa Frontera S.A. En el siguiente plano se puede observar un detalle de estas instalaciones (link).

Turismo y pasajeros

El área está ubicada en la continuidad de la ruta y junto a las barreras de paso de la frontera. Cuenta con oficinas para migraciones, aduana y policía y las oficinas del

SENASAG, en mal estado de conservación. No posee playa en el acceso del lado boliviano y los vehículos paran a los costados del camino. Ingresando al paso por la ruta desde Chile, existe un pequeña playa para alrededor de 20 vehículos ubicada entre las oficinas y la rotonda de acceso al puesto. No existen servicios para los viajantes. El control aduanero, en especial en el sentido Chile – Bolivia, se realiza al aire libre sobre mesas instaladas en la playa de pasajeros.

Los servicios sanitarios existentes son muy precarios.

Área de cargas

El área de control de cargas es administrada por la empresa FRONTERA S.A. quien también posee la concesión de otros centros de frontera en el país.

En su origen, la función de Frontera S.A. era la de registrar el paso de vehículos y mercaderías por los distintos pasos fronterizos donde tenía asignada la concesión y proveer a los mismos de infraestructura, servicios y depósitos fiscales. Como contrapartida, la empresa cobraría 20 dólares por cada trámite de importación y 14 por cada trámite de exportación, además de los servicios de almacenaje y movilización de la mercadería en el recinto.

La fuerte modernización que en los últimos años ha implementado la aduana boliviana la ha llevado a asumir tareas antes delegadas a terceros, como era el caso de control vehicular y de mercaderías en la frontera y la valorización de las mismas.

Con la implantación del sistema informático SIDUNEA y de la tarjeta chip en los pasos fronterizos, las tareas del concesionario Frontera S.A. se han visto restringidas al control del predio y la atención de la infraestructura y los servicios adicionales, quedando el registro, en manos de la aduana. A pesar de ello, la empresa sigue cobrando los valores anteriormente citados por cada trámite, en virtud de los contratos establecidos.

Recientemente, esta firma ha renovado su contrato con el estado boliviano por un plazo de15 años, comprometiendo en ese lapso, inversiones - en los distintos pasos donde opera – por valor de 3 millones de dólares. Tambo Quemado es uno de los pasos donde se realizarán inversiones.

El concesionario no cumple ninguna tarea de coordinación de los organismos de control que se desempeñan en el paso y su labor se circunscribe a las tareas de mantenimiento y provisión de infraestructura.

Ubicada en una extensión total de aproximadamente 3 hectáreas, el área cuenta con:

- Cerco perimetral e iluminación. Seguridad brindada por la Policía boliviana y un único portón para entrada y salida del predio, sin barreras.
- Energía eléctrica brindada por un generador que opera de 7 a 23 horas; agua potable y desagües cloacales a cielo abierto que cruzan el sector destinado al control de pasajeros.
- Playa de estacionamiento de tierra y piedra con capacidad para 50 unidades.

- No existen sistemas de asignación de dársenas ni de llamada a los transportistas y despachantes de aduana
- No posee diseño de circulación dado que la zona de playas es una superficie sector libre sin señalización alguna.
- Área cubierta para revisión física de mercaderías que consta de un techado para dos camiones donde se realizan también los transbordos, cuando son necesarios.
- Depósito de cargas de 1200 m^2.
- Servicios de manipuleo de cargas y almacenamiento.
- Balanza, ubicada en el acceso al predio, que no emite comprobante.
- No posee espacios especiales para cargas refrigeradas, ni para cargas peligrosas. Los camiones con cargas peligrosas deben aguardar afuera del predio, a un costado de la ruta, sin ninguna seguridad.

- Sector de oficinas que alberga al personal del concesionario y al personal de la aduana de Bolivia, junto a un espacio para una oficina pública del SIDUNEA y las oficinas del Banco Mercantil.
- No existen instalaciones para los transportistas. Sólo existen tres sanitarios, externos al predio, con instalaciones básicas y totalmente antihigiénicas.

- Existe espacio mínimo de oficinas para los despachantes, contiguo al sector de oficinas. El principal despachante de aduana del paso ha montado su oficina en el predio en un contenedor, a continuación de las oficinas del concesionario del mismo.

El personal de Frontera S.A. es de 19 empleados.

Instalaciones chilenas

Dadas las características operativas de la aduana chilena, los centros de frontera son avanzadas que requieren de poca infraestructura; esto se debe a que los trámites aduaneros de importación y que una porción de los correspondientes a la formalización de las exportaciones se realizan en las aduanas interiores, situación que convierte al paso como un simple controlador de tránsitos.

Por ello, las instalaciones del paso son las necesarias para atender de forma efectiva el paso de las cargas y resolver la problemática de los vehículos de turistas y pasajeros.

El paso no posee playa y sólo cuenta con un pequeño estacionamiento para unos 20 vehículos de carga a ambos lados del acceso.

El predio no posee cerco perimetral y cuenta con poca iluminación.

Posee balanza electrónica.

Tiene oficinas adecuadas para todos los organismos que están en el paso. Los edificios se encuentran dispersos a lo largo de la ruta de acceso al paso e integrados en un único predio.

Las instalaciones son funcionales a las necesidades del paso y sus características de servicio y de ambientación a la zona son adecuadas; poseen instalaciones de vivienda para el personal de los distintos organismos que allí se desempeñan en forma rotativa.

Los controles a turistas y pasajeros son realizados en oficinas adecuadas y el área de control aduanero externa está techada.

Posee un generador propio, alternativo a la línea externa, que sufre frecuentes cortes. El agua es de pozo.

La seguridad del predio es responsabilidad del destacamento de Carabineros.

La administración del complejo está a cargo de la Gobernación de Parinacota.

Los servicios ofrecidos a turistas y transportistas comprenden sanitarios básicos y comunicaciones, existiendo una cabina telefónica en el predio.

Características de los distinto servicios nacionales de control

Servicio de Aduana → Bolivia

Infraestructura de Oficinas

Las oficinas de la aduana ocupan un espacio aproximado a los 100 m^2 en el espacio general de oficinas del predio administrado por Frontera S.A.

El espacio asignado es insuficiente para las características del paso y la cantidad de funcionarios que se desempeñan en él, su estado general es regular, con problemas de distribución y circulación

Tiene razonable iluminación y la ambientación no es la adecuada para la zona donde se encuentra emplazada.

Cuentan con sanitarios en las oficinas, adecuados para su uso.

Poseen dos líneas telefónicas externas y radios de mano (handy) para la comunicación dentro del predio.

La instalación eléctrica es regular y el mobiliario es insuficiente y en regular estado de mantenimiento.

Posee fotocopiadora.

No cuentan con espacio para almacenamiento de información, la que se envía cada seis meses a control en la aduana de Oruro.

Existe un espacio en el mismo edificio para la cabina pública de los despachantes.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 7 equipos de tecnología medianamente actualizada, todos ellos conectados por línea punto a punto, conectada a la fibra óptica, que atraviesa el paso siguiendo la traza de la carretera hasta Arica.

La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento está centralizado y lo presta una empresa privada.

Utilizan el sistema SIDUNEA, producto similar al que utiliza la mayoría de los países de la CAN.

Dado que el sistema se encuentra en etapa de implantación (la aduana boliviana tiene en proceso de ejecución un préstamo de varias entidades de fomento internacional para su modernización), la puesta en operaciones de los nuevos módulos provocan problemas de caídas de la operación.

Por otro lado, ha incorporado un sistema de tarjeta electrónica de tipo chip cuyo objetivo está orientado a acompañar la documentación del tránsito internacional. La tarjeta está asociada al vehículo y en ella se cargan los datos correspondientes a los MIC/DTA, convirtiéndose en una suerte de documento electrónico de éste. Por ahora, su uso es para el control del tránsito de entrada entre la frontera y la aduana de destino y para aquellos tránsitos que se producen con las zonas francas que Bolivia posee en países vecinos.

Recursos Humanos

El plantel es de 13 personas en el paso, de las cuales 6 (tres descansan y tres están en servicio) de ellas guardas. Los guardas están dedicados al control físico de las mercaderías y pasajeros, situación que provoca inconvenientes y demoras cuando arriban autobuses, a los que se les da prioridad de atención.

El personal es rotado cada quince días.

Para las características operativas del paso se requiere de personal de apoyo administrativo a fin de liberar a los funcionarios aduaneros de esas tareas (auxiliares y secretarias).

El personal posee, en general, una razonable experiencia laboral, para las características del paso.

Por trabajar en esta frontera, considerada zona inhóspita, los funcionarios reciben un adicional del 20% de su sueldo.

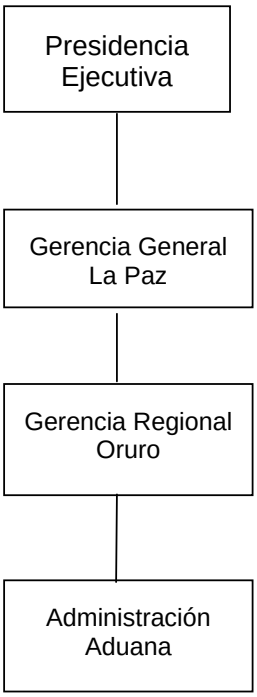
Dentro del marco del control, los funcionarios poseen metas de recaudación pero no metas de gestión.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales; en la actualidad se está desarrollando un programa de capacitación masiva sobre la base del SIDUNEA.

Los funcionarios consultados consideran necesario que se profundice la capacitación en valoración, función que hasta hace poco tiempo era desarrollada exclusivamente por empresas internacionales consultoras en el tema y que ahora es realizada por funcionarios de la aduana para casi la totalidad de los productos.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

La aduana de Bolivia ha implementado un sistema de tarjeta chip asociada al tránsito de camiones desde el puerto de Arica, que agiliza los trámites de la mercadería que realizan tránsito por Chile, ya que en esta ciudad chilena existe una zona franca boliviana.

La mayor parte del movimiento se realiza bajo la modalidad de transito aduanero. Sin embargo, hay un porcentaje relativamente importante de las mercancías que concluyen su tránsito en Tambo Quemado, nacionalizando las mercaderías en el complejo boliviano. Esta situación es explicada, por los actores que desarrollan actividades en el paso, como consecuencia de que el paso atiende los 365 días del año mientras que en el interior del país solo se trabaja de lunes a viernes y, además, que las aduanas interiores demoran, en general, más tiempo para resolver los trámites correspondientes.

El 40% de los vehículos chilenos viene sin precintar, no así los que se despachan de la aduana boliviana en Arica, obligando a mayores controles y el precintado en Bolivia.

Dado que el escaso número de personal aduanero atiende tanto los controles de cargas como de pasajeros, el arribo de un ómnibus – cuyo control se privilegia respecto a las cargas – provoca demoras en la tramitación de los despachos. Asimismo, en el caso de las cargas, se privilegia el tratamiento de las perecederas relegando a las restantes.

Los transportistas con despachos de exportación, generalmente ingresan al predio por la mañana intentando concluir los trámites de ambas aduanas en el día, con el objetivo

de no tener que pernoctar en el paso. Similar temperamento se observa en el caso de los vehículos que ingresan desde Chile.

Horarios

La atención se realiza de 8 a 20 horas, todos los días del año, excepto días de censo y elecciones.

Selección de Canales

La selección la realiza el sistema SIDUNEA y excepto los insumos y precursores químicos que puedan tener vinculación con el tráfico de drogas, todas las mercaderías se sortean.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. No existe horario extendido.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas. Debe tenerse en cuenta que, para los vehículos bolivianos, además de la documentación se requiere la asistencia de la tarjeta chip.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Carta de Porte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen – si es necesario

Recibo del pago de tributos o tasas

Documento Único de Importación (DUI)

EXPORTACION

Carta de Porte

Manifiesto de carga

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Documento Único de Exportación (DUE)

Operatoria de Tránsito

Tránsito de entrada desde Arica

El vehículo ingresa al recinto boliviano de Tambo Quemado portando su tarjeta chip con información grabada en Arica y la Carta de Porte que corresponde a la operación.

El transportista se presenta en la aduana, quien revisa la documentación y lee la información grabada en la tarjeta chip.

El sistema genera la ruta y el tiempo de viaje y lo graba en la tarjeta chip.

El MIC/DTA es remitido al concesionario, quien lo carga en su sistema, le cobra la tasa correspondiente, emite la factura, sella el MIC/DTA y libera el vehículo.

El transportista debe presentarse en el portón de salida del predio y presentar la factura de pago, donde se revisa la patente del camión con la información del Manifiesto, se sella el mismo y se permite la salida del vehículo.

Tránsito de entrada desde Iquique

El vehículo ingresa al recinto de Tambo Quemado con la Carta de Porte generada en Iquique.

El transportista presenta la documentación al despachante, quien carga, en el Centro Público, el MIC/DTA en el SIDUNEA.

El despachante, o el transportista, se presenta en la aduana quien revisa la documentación y le otorga un número de registro a la operación, de acuerdo al SIDUNEA, generando el tránsito de entrada.

El sistema genera la ruta y el tiempo de viaje y lo graba en la tarjeta chip, entregando la misma al transportista.

El MIC/DTA es remitido al concesionario, quien lo carga en su sistema, le cobra la tasa correspondiente, emite la factura, sella el MIC/DTA y libera al vehículo.

El transportista debe presentarse en el portón de salida del predio y presentar la factura de pago; allí se revisa la patente del camión con la información del MIC/DTA, se sella el mismo y se permite la salida del vehículo.

Salida

Los tránsitos de salida se asocian con la operatoria de exportación cuando el transportista ingresa a la playa con el DUE registrado y se cierra la exportación, abriéndose un tránsito de salida. Para un detalle de la misma, ver la descripción realizada en el punto siguiente.

Operatoria de Importación

El vehículo ingresa al predio del recinto aduanero (Frontera S.A.). Si proviene de Arica, el transportista porta su tarjeta chip cargada con datos desde la aduana boliviana en Arica. Si el despacho proviene de Iquique, la tarjeta no contiene datos, por cuanto allí no hay aduana de Bolivia.

Al ser nacionalizada la mercadería en Tambo Quemado, la misma debe ser entregada a la administración aduanera del paso, a través del concesionario. Esta entrega podrá requerir la descarga física de la mercadería en el depósito fiscal correspondiente. Si el camión no vuelve a cargar la mercadería para continuar el viaje puede ser liberado previa carga de datos en la tarjeta chip. En un 90% de los casos, cuando la mercadería es descargada, ésta vuelve a cargarse en el mismo camión para continuar su viaje a destino. En algunos casos, la revisión se efectúa sin descargar el camión.

Luego de la entrega de la mercadería y la documentación al concesionario, ésta incorpora el camión a su sistema y expide el "Parte de Recepción" por la mercadería descargada y la documentación.

El concesionario entrega a la aduana el parte y los documentos de transporte: factura comercial, MIC/DTA y Carta de Porte.

La aduana efectúa una revisión documental, y de no haber objeción, la documentación es devuelta al concesionario. En caso de problemas en la documentación, ésta es devuelta al concesionario con las objeciones correspondientes, previa anotación de las mismas.

El concesionario entrega la documentación al despachante o agencia de despachantes.

El despachante diligencia el Documento Único de Importación (DUI) en el sistema SIDUNEA. A elección del dueño de la carga, el concesionario Frontera S.A. también puede solicitar el DUI, comportándose, de esta manera, como un despachante de aduana.

Luego, el despachante paga los derechos aduaneros correspondientes en el Banco Mercantil de Tambo Quemado o, si lo desea, en La Paz.

Una vez que el banco informa del pago al sistema SIDUNEA se pueden imprimir las copias del DUI, pagar la tasa al concesionario y entregar el DUI a aduana.

Ciertas mercaderías requieren de servicios de valoración que son brindados por empresas internacionales habilitadas para ello. En Tambo Quemado están instaladas dos de ellas. Este servicio puede demorar hasta 72 horas y, además, generar una serie de discrepancias en los valores determinados que pueden provocar importantes demoras en el proceso de nacionalización. Hasta que la empresa valorizadora no se expida, el trámite queda suspendido ya que no se pueden calcular los derechos aduaneros a pagar. Esta función está siendo paulatinamente asumida por la aduana, utilizando las normas internacionales para este tema. Se calcula que, para el primer trimestre del año 2003, la aduana hará la valorización de todas las mercaderías. En la actualidad valoriza alrededor del 90% de las mismas.

La Aduana ingresa en el SIDUNEA el arribo del DUI para dar comienzo al cierre de las transacciones y efectúa el sorteo de canales.

Canal verde

En este caso no se hacen controles aduaneros, se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes DUI, se concluye el trámite en el SIDUNEA y, si el camión viene de Arica, se cierra el trámite en la tarjeta chip incorporando la información el DUI asociado.

Una vez obtenida la información, si la mercadería fue bajada del camión se vuelve a subir, se pide en el concesionario el Pase de Salida previo pago de la tasa del mismo

para importaciones, quien lo da de baja de su sistema; en ese momento el camión y la mercadería pueden abandonar el predio. El vehículo se presenta en la salida del predio y entrega copia del Pase de Salida y, previa verificación, se le da la salida al vehículo.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un guarda; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un guarda.

En estos casos, la mercadería debe ser descargada del camión y la revisión se lleva a cabo en los depósitos del concesionario con la presencia del representante del transportista y del importador. Se procede a romper los precintos de los vehículos, si está precintado (ya que la aduana chilena no precinta vehículos, pero en Arica la aduana boliviana sí lo hace) y el guarda procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Operatoria de Exportación

El vehículo ingresa al predio proveniente desde la ciudad de origen. Una vez ingresado, el concesionario incorpora el ingreso del vehículo en su sistema.

El transportista puede llegar a Tambo Quemado con los ejemplares del Documento Único de Exportación (DUE), gestionado en origen por el despachante. En caso de no tener el DUE, el transportista presenta la documentación al despachante para que este genere el DUE, incorporando al mismo al SIDUNEA.

Con el DUE generado y la Carta de Porte, se presenta en la ventanilla de recepción de aduana.

La aduana valida el documento DUE, registra en el SIDUNEA el MIC/DTA y asocia éste al DUE.

Registrada la operación, se procede a sortear el canal correspondiente.

Canal verde

En este caso no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes DUE, se concluye el trámite en el SIDUNEA y, si

el camión va de Arica, se cierra el trámite en la tarjeta chip incorporando la información el DUE asociado.

El camión debe precintarse antes de salir del predio.

Concluida la etapa documental y precintado el camión, se solicita ante el concesionario el Pase de Salida previo pago de la tasa que éste cobra para las exportaciones, quien lo da de baja de su sistema. En ese momento el camión y la mercadería pueden abandonar el predio. El vehículo se presenta en la salida del predio y entrega copia del Pase de Salida; previa verificación se sella el MIC/DTA y se le da la salida al vehículo.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un guarda; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un guarda.

La mercadería es sometida a revisión física con la presencia del representante del transportista y del importador. El guarda procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Servicio de Aduana → Chile

Infraestructura de Oficinas

Cuenta con un espacio de alrededor de 40 m^2 de oficinas, en buen estado de conservación y con un diseño adecuado para las tareas que realizan.

Poseen una línea externa que está conectada a la central telefónica del paso; adicionalmente, tienen un equipo de radio VHF/UHF que los comunica con Arica central de las aduanas de la región.

Las instalaciones eléctricas son buenas pero la iluminación es deficiente, en especial la nocturna; la ambientación no es la adecuada para la zona.

El mobiliario no es suficiente y, en general, su estado es malo.

No poseen equipo de fotocopiado.

No tienen espacio para archivo de documentos.

No posee espacio disponible para los despachantes ya que, por el tipo de trámite, los mismos no operan en el paso.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 3 equipos de tecnología medianamente actualizada, dos de ellos conectados por línea punto a punto, conectada a la fibra óptica que atraviesa el paso siguiendo la traza de la carretera hasta Arica.

La cantidad y características del equipamiento son insuficientes para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; no poseen empresas proveedora de servicio de mantenimiento.

Utilizan el sistema SICOMECSIM, el que no controla los tránsitos que son procesados manualmente. Existe un proyecto de MIC/DTA electrónico llamado Isidora, actualmente en etapa de desarrollo.

Existen diversos factores (climáticos, energía, etc.) que impiden la conexión con el sistema central, generando problemas con la operatoria.

Recursos Humanos

El personal disponible en la Aduana incluye 5 funcionarios, de los cuales hay 2 en las pistas para revisión y control de mercancías. De los 5 funcionarios, 3 son de planta y 2 bajo contrato. El personal es rotado periódicamente, porque la zona es considerada inhóspita. Se requieren perfiles de auxiliares para mejorar la operatoria.

No existen incentivos especiales aunque sí metas a cumplir por región.

Generalmente se opera con 1 jefe de turno, 2 funcionarios para carga de entrada y 2 para carga de salida.

La experiencia de los funcionarios es adecuada.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales de acceso a todo el personal.

Organigrama de Dependencia

Métodos Operacionales

La organización aduanera chilena convierte a los pasos de frontera en avanzadas de las aduanas interiores. En los pasos, los únicos trámites aduaneros que se llevan a cabo son los tránsitos de entrada y salida y el cierre de las exportaciones, en un trámite comenzado en aduana interior. Los trámites de exportación (comienzo del trámite) y nacionalización de las mercaderías sólo se realizan en las aduanas interiores. Esto facilita la operatoria del paso ya que los vehículos ven simplificada su operación. Debe considerarse que a los fines de la conclusión del trámite deben incorporarse los tiempos que éstos demoran en ejecutarse en las distintas aduanas interiores; este análisis no formó parte de este relevamiento.

Los transportistas, generalmente ingresan al predio por la mañana intentando concluir los trámites de ambas aduanas en el día, con el objetivo de no tener que pernoctar en el paso.

Horarios

El horario de atención cubre 12 horas, desde las 8 hasta las 20 horas, los 365 días del año. Sólo ocasionalmente se cierra el complejo. Existen problemas en invierno para realizar ciertas tareas por problemas de luz natural.

Selección de Canales

El sistema informático chileno posee un módulo de selección de canales por sorteo. Dado que en la frontera sólo se realizan operaciones de tránsito y el cierre del trámite de exportaciones comenzado en las aduanas interiores, los canales sólo se encuentran asociados a esta última operación. Sólo se sortean dos canales para exportación: verde y rojo.

Las frutas siempre son canal verde.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. No existe horario extendido.

Los camiones bolivianos que ingresan a Chile tienen un período de treinta días para conseguir carga; sino, deben abandonar el país.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

EXPORTACIÓN

Documento Único de Salida (DUS)

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Salida

El camión ingresa al complejo Chungara.

Aduana y el Servicio de Agricultura y Ganadería precontrolan la documentación en la playa. Revisan la información del MIC/DTA contra los datos del camión (patente) y mercadería (cantidad de bultos) y precintos, si los tiene.

Si existiera presunción de problemas, se procede a descargar la mercadería para su revisión.

Se realiza la revisión documental y, de no existir problemas, se registra manualmente la salida del MIC/DTA y se sellan las copias correspondientes del mismo.

Se autoriza el egreso del país y se numera con un sello, indicando el número de trámite de egreso.

El transportista se dirige a migraciones a realizar los trámites correspondientes luego de lo cual puede ingresar a Bolivia, previo control por parte de los Carabineros.

Entrada

El transportador ingresa al complejo Chungara proveniente del lado boliviano.

La aduana y el Servicio de Agricultura y Ganadería precontrolan la documentación en la playa. En especial el SAG controla la mercadería contra los riesgos de aftosa y otros.

En forma conjunta realizan una revisión del vehículo, verificando precintos, carga y datos del vehículo.

Si existiera presunción de problemas se procede a descargar la mercadería para su revisión o para enviarla a Arica con custodia.

Se realiza la revisión documental y, de no existir problemas, se registra manualmente el MIC/DTA y se verifican las pólizas y los permisos de carga internacionales del camión de acuerdo a los protocolos internacionales de tránsito.

Se sellan las copias correspondientes del MIC/DTA y se fijan plazos y rutas para el tránsito.

Se autoriza el ingreso al país y se numera con un sello indicando el número de trámite de ingreso.

El transportista se dirige a migraciones a realizar los trámites correspondientes, luego de lo cual puede ingresar a Chile, previo control de Carabineros.

Operatoria de Exportación

El transportista arriba al complejo. Una vez en el lugar, la aduana verifica la documentación MIC/DTA, DUS y el estado de los precintos.

Luego, el transportista realiza los trámites de migraciones y los de transporte.

El funcionario aduanero ingresa los datos del DUS al sistema informático y se registran manualmente los datos en el MIC/DTA.

Una vez incorporados los datos al sistema, éste sortea canal.

Canal Verde

En caso de sortear este canal se verifica sólo la documentación. Si la documentación está en orden, se sellan los correspondientes ejemplares del MIC/DTA y da el "cumplido terrestre" en el sistema.

Luego de ello, la aduana libera el camión para que los Carabineros realicen los controles asociados con el transporte y liberen el camión para continuar viaje.

Canal Rojo

Si se sortea este canal se procede a una revisión física de la mercadería y documental del trámite (canal verde).

La mercadería es sometida a una revisión física por el guarda aduanero; si el camión tenía precintos éstos se rompen y luego de la revisión, se vuelven a poner indicando en el MIC/DTA el cambio de los mismos.

Si de la revisión de la mercadería no surgieran problemas, se sigue con el trámite de verificación documental, como si se tratara de un canal verde.

Otros Servicios

Migraciones

El control migratorio en Chile es realizado por la Policía Internacional. En el paso trabajan 4 personas, de las cuales 1 es de planta y 3 bajo contrato, los que resultan insuficientes, especialmente en los meses de diciembre, enero y febrero por el aumento del turismo. El horario de Migraciones es similar al de la aduana.

Cuentan con 2 computadoras que no están en línea. La información se actualiza periódicamente. El sistema permite controlar si las personas se encuentran habilitadas para entrar o salir del país además de registrar los ingresos y egresos correspondientes.

Los trámites se realizan tanto al egreso como al ingreso del país. El trámite para particulares consiste en la presentación del documento correspondiente en función de los acuerdos con cada país; para Bolivia se exige la presentación del pasaporte, el llenado de la Tarjeta de Turismo y la verificación de los datos contra la base. Si todo está en orden, se sella el pasaporte y se procede a controlar la documentación del vehículo para posteriormente pasar por el control de la barrera sanitaria y el control de salida de la zona de frontera que realizan los Carabineros. Los tripulantes bolivianos pueden obtener un permiso especial que les permite trabajar por 30 días en el territorio chileno, previo pago de $ 500 (está previsto comenzar a exigir la Tarjeta de Tripulante y dejar de cobrar este monto).

Los vehículos de pasajeros deben presentar la Relación de Pasajeros junto con la documentación de cada uno de los pasajeros en un trámite que demora media hora.

En Bolivia, los trámites migratorios son realizados por el Policía Nacional de Bolivia en representación del Servicio Nacional de Migración. Toda la operación es manual, no contando el servicio con soporte informático.

Los trámites se realizan tanto al egreso como al ingreso del territorio boliviano. El trámite para particulares consiste en la presentación del documento correspondiente en función de los acuerdos con cada país; para Chile se exige la presentación del pasaporte, el llenado de la ficha de migraciones y la verificación manual de los datos incluidos con los documentos presentados. Si todo está en orden, se sella el pasaporte y se procede a controlar la documentación del vehículo para, posteriormente, pasar por el control de la barrera sanitaria y el control de salida de la zona de frontera que la Policía Nacional realiza en la barrera de salida.

Los trámites particulares en cada país no demoran más de 5 minutos.

El flujo es de unos 5 autobuses diarios y anualmente unos 5000 vehículos particulares.

Transporte

Los organismos de control de transporte presentes en el paso son los Carabineros, en el caso chileno, y la Aduana, en el caso boliviano, quien cumple funciones por la Secretaría de Transporte.

Los controles son similares para ambos países y tienen como objetivo observar el cumplimiento de las normas internacionales de tránsito (ATIT).

Básicamente, se controla que la empresa y el vehículo estén habilitados por el país de origen para el tránsito internacional con el país de destino, que los seguros para transporte internacional se encuentren al día, que el chofer tenga en regla su documentación personal y que se encuentre habilitado para operar un vehículo internacional.

Si de estas inspecciones resulta que el vehículo o el conductor no cumplen con las normas exigidas, se procede a detener el camión y labrar las actas

Estos trámites demoran pocos minutos.

En Chile, el organismo posee equipos informáticos conectados a los servicios centrales que les permiten verificar la información de los vehículos y el transportista contra las bases de datos de los transportistas habilitados. En Bolivia, este control se realiza con la tarjeta chip que posee los datos del vehículo y que es otorgada a las empresas habilitadas.

Adicionalmente, los vehículos son pesados por Vialidad de Chile y el Servicio de Caminos de Bolivia

Zoofitosanitario / Salud

No existen áreas específicas para el control fitosanitario en ninguna de las dos fronteras.

En Chile, el control lo realiza la SAG (Secretaría de Agricultura y Ganadería) y se lleva a cabo en las pistas de entrada y salida. Para las exportaciones, se controla únicamente que la mercadería tenga su Certificado de Origen. Para el ingreso, se

realiza una inspección documental junto con la aduana y una inspección física. Si se descubrieran problemas serios se hace regresar al camión y la mercadería al país de origen; en caso contrario, se sella la documentación correspondiente y se envía a Arica para la culminación del trámite. De corresponder, se realiza una fumigación. El control más fuerte en la zona es el correspondiente a la aftosa.

Las personas en servicio en el área son cinco, todas afectadas al control físico y documental y poseen incentivo por zona inhóspita. La SAG se encuentra en proceso de instalación de un proceso de seguimiento electrónico de trámites que, a la fecha del relevamiento, no se encontraba operativo en la frontera. Posee un sistema de control de Rx que se utiliza para el control de equipaje de particulares y pasajeros.

En Bolivia, el organismo encargado de los controles es el SENASAG, dependiente del Ministerio de Agricultura, quien realiza los controles en el predio de frontera. El servicio realiza en frontera las siguientes actividades: el control fitosanitario en el transporte público de pasajeros; el registro manual de productos que salen e ingresan por la frontera; la revisión de permisos fitosanitarios y la revisión de inocuidad alimentaria para productos como la leche, tomando muestras y enviando a laboratorio el trámite que puede durar hasta 48 horas.

El puesto opera los 365 días del año y cuenta con 3 funcionarios, que rotan cada tres meses. El equipamiento de espacio, muebles y equipos es pobre. Se cuenta con poco apoyo. En la actualidad no se toman muestras de frutas, previéndose realizarlas en el futuro y, dependiendo del resultado, se tomarán medidas en el destino.

El trabajo se facilitaría si todos los productos tuviesen un certificado de origen, hecho que no ocurre con frecuencia.

Poseen un área de incineración de productos decomisados, a 5 Km. del paso.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente.

TRAMITE	Bolivia	Chile
Tránsito	45 minutos	30 minutos
Importación canal verde	3 a 4 horas	-------
Importación canal rojo	4 a 6 horas. Puede estar más de un día si requiere valoración por parte de empresas privadas	------
Exportación canal verde	45 minutos	30 a 45 minutos
Exportación canal rojo	2 horas	30 a 45 minutos
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden, aproximadamente 1/2 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

Los tiempos aludidos son los que resultan, una vez que la documentación está completa, desde que se da intervención a los entes de control respectivos y hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de Bolivia en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control de cargas mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e, incluso, sin el acondicionamiento requerido para las cargas, o bien existir problemas en el pago de derechos que imposibiliten la realización del trámite.

En el caso de Chile, los tiempos no contemplan la duración de los trámites realizados en las aduanas interiores.

Salvo en el caso de problemas, los camiones son liberados en el mismo día en que arriban a la frontera.

Conclusiones Generales

- No existen ciudades aledañas al paso de frontera. El pequeño aglomerado urbano existente en el lado boliviano deriva sus ingresos de los servicios que presta a los funcionarios y agentes privados que se desempeñan en el paso. En el lado chileno, los únicos habitantes son los funcionarios públicos aplicados a la tarea de control.

- Las redes viales de acceso se encuentran pavimentadas y en buen estado.

- Los controles, tanto de carga como de pasajeros no se encuentran integrados y su realización se lleva a cabo en ambos lados de la frontera.

- Las áreas de control de los dos países distan entre si 20 Km. y ambas se encuentran a 10 Km. del límite fronterizo.

- Se han realizado simulaciones de integración de controles en el área de turismo y pasajeros, cuyos resultados fueron auspiciosos. Se aprecia una excelente predisposición, por parte de los funcionarios de ambos países, para integrar las labores de control en un único recinto.

- El plan de desarrollo para la zona chilena de Arica contempla la construcción, por parte de Chile, de un complejo de control integrado para cargas y pasajeros, que se ubicaría en el Hito fronterizo. De concretarse este emprendimiento, el gobierno de Bolivia debería renegociar el contrato con la firma administradora del área de control de cargas de Tambo Quemado – Frontera S.A. – que fue recientemente renovado por 15 años.

Bolivia

- El área de control de pasajeros en el lado boliviano muestra muchas carencias, tanto en la infraestructura y equipamiento para el personal de las distintas dependencias como para los pasajeros. Accediendo desde Bolivia, no posee playa de estacionamiento para los vehículos que deben estacionar a la vera de la ruta. En sentido contrario, existe una pequeña playa para alrededor de 20 vehículos. Los servicios a los pasajeros son casi inexistentes y en particular los sanitarios son muy precarios. El control aduanero, en especial en el sentido Chile – Bolivia se realiza al aire libre sobre mesas instaladas en la playa de pasajeros.

- Los tiempos que demandan los controles a los pasajeros y tripulación son mínimos.

- El área de control de cargas de Bolivia se encuentra concesionada a la firma FRONTERA S.A., cuyo contrato ha sido renovado recientemente por el lapso de 15 años. En dicha renovación se estipula la obligación de la empresa de invertir 3 millones de dólares en el conjunto de recintos que administra (entre otros, Tambo Quemado y Desaguadero en la frontera de Bolivia y Perú). No hay detalle de las obras comprometidas en cada caso.

- El administrador no cumple ninguna tarea de coordinación de los organismos de control que se desempeñan en el paso y su labor se circunscribe a las tareas de mantenimiento y provisión de infraestructura. No existe un gerenciamiento del paso ocupado y preocupado por la eficiencia conjunta del mismo.

- El recinto. muestra carencias en materia de infraestructura para albergar a los funcionarios y agentes privados (la oficina del principal despachante del paso es un contendor), para brindar servicios a los transportistas (los sanitarios; sólo existen tres; son externos al predio con instalaciones básicas y totalmente antihigiénicos) y a las cargas, no posee equipamiento para el movimiento de mercaderías, sistema de asignación de dársenas a vehículos y de llamada a transportistas, el diseño y circulación en zona de playas es inexistente (superficie libre sin señalización alguna), no hay espacios especiales para cargas refrigeradas, ni para cargas peligrosas. Los camiones con cargas peligrosas ingresan al predio donde son pesados y vuelven a salir del mismo para aguardar la resolución del trámite a un costado de la ruta.

- Esta precariedad de las instalaciones denota que en un principio, la principal función del concesionario estaba dada por otorgar transparencias a los flujos de comercio internacional, mediante el registro de los vehículos y las cargas. En la actualidad, con la incorporación del sistema SIDUNEA, su participación en este sentido es casi nula. No obstante, continúa percibiendo una tasa significativa por cada vehículo de exportación e importación que atraviesa el paso.

- A partir de estas modificaciones operativas apuntadas, es posible que el nuevo contrato de concesión con la firma contenga un sesgo más pronunciado hacia la calidad y funcionalidad de las instalaciones.

- La modalidad de tránsito aduanero es la más utilizada en este paso, lo que otorga marcada fluidez a las operaciones de control. No obstante, se verifican otras operatorias como se muestra en la tabla que sigue.

Sentido	Tipo Operación	Observaciones
Arica – Tambo Quemado – Interior	**Aduana de Tránsito Importación**	**Aduana de paso. Nacionalización en aduana destino**
Iquique – Tambo Quemado - Interior	**Aduana Inicial Importación**	**Nacionalización en aduana destino. Colocan precintos en Tambo Quemado.**

Sentido	Tipo Operación	Observaciones
		Tránsito interior
Iquique – Tambo Quemado	Aduana de destino Importación	Nacionalización en Tambo Quemado. Unos 25 camiones /día
Interior – Tambo Quemado – Arica	Aduana de Tránsito Exportación	90% de las exportaciones
Interior – Tambo Quemado – Arica	Aduana inicial de Exportación	10% de las exportaciones

- Aproximadamente el 40% de las importaciones de Chile se precintan en Tambo Quemado en base a una simple declaración sin verificar contenido. El resto de los despachos de importación proviene de Arica.
- La nacionalización de una parte de la mercadería en el paso fue explicada por la mayor eficiencia y cobertura que presenta el mismo, respecto a los depósitos fiscales del interior que sólo operan en días hábiles.
- Los vehículos en tránsito no ingresan al recinto pero abonan las tasas respectivas al concesionario del área de control de cargas.
- La cantidad de personal de verificación disponible es insuficiente y su actitud y aptitud muy buena. El privilegio en la atención de pasajeros y de las cargas perecederas, genera tiempos ociosos a los otros tipos de mercaderías que podrían evitarse.
- La iniciativa de implantación del MIC electrónico vía el sistema de tarjeta chip es un avance tecnológico y operativo importante que busca optimizar los tiempos de los trámites y simplificar los controles. Incluso, con pequeños cambios podría coadyuvar a implementar un sistema de control de gestión de todos los organismos involucrados en el comercio exterior. Esta iniciativa debería considerarse como prueba piloto para una futura extensión al resto de los países de la región
- El proceso de verificación por parte de firmas privadas puede demorar la estancia del camión en la frontera más de un día. En la actualidad, esta tarea es realizada por la aduana, para casi el 90% de los productos de acuerdo a las reglas de la OMC.
- El arribo de los camiones se produce desde la primera hora de la mañana tratando de cumplimentar la totalidad de los trámites, en ambas fronteras, en el día. La liberación de los vehículos, salvo problemas en la documentación, de pago de derechos o por la intervención de verificadores privados, se realiza en el mismo día del arribo. Las condiciones climáticas del paso no favorecen la formación de colas esperando la apertura del paso. La mayor parte de los servicios son prestado por empresas de transporte bolivianas

Chile

- Las instalaciones y servicios disponibles en el lado chileno, tanto para cargas como para pasajeros, son reducidas aunque suficientes para las tareas que se

desempeñan en el paso. Existen, no obstante, problemas de iluminación y cuentan con un generador para salvar los problemas de corte de energía.

- Dadas las características operativas de la aduana chilena, los centros de frontera son avanzadas que requieren poca infraestructura; esto se debe a que los trámites aduaneros de importación y el comienzo de los correspondientes a una exportación, se realizan en las aduanas interiores, situación que convierte al paso en un simple controlador de tránsitos.
- No se presentan aquí los tiempos que demanda los trámites en las aduanas interiores de origen o destino.
- La dotación de personal en la aduana chilena es reducida, aunque la buena formación y predisposición de los funcionarios hace que tal circunstancia no redunde en demoras.
- Los tiempos insumidos para el control de los tránsitos y/o cierres de exportaciones son los más bajos, para procesos similares, de los verificados en los pasos de frontera visitados.
- En Chile, el control de transporte (MIC/DTA) se realiza mediante un sistema manual pero existe un proyecto para implantar un sistema de MIC/DTA electrónico.
- Las deficiencias del complejo se centran en la ausencia de control sistematizado, insuficiencia de equipos de computación y limitación de personal.
- El paso en su conjunto, a favor de la supremacía de los tránsitos sobre otras operatorias aduaneras, muestra un buen nivel de desempeño en lo que respecta a tiempos de estadía de los vehículos.

DESAGUADERO (BOLIVIA) – DESAGUADERO (PERÚ)

Datos Generales

Ubicado a 3.800 metros sobre el nivel del mar vincula los países de Perú por la provincia de Chucuito, Departamento de Puno y Bolivia por la provincia de Ignavi, Departamento de La Paz.

A ambos lados de la frontera, a orillas del río Desaguadero, se encuentran las ciudades de Desaguadero – Perú (8.000 habitantes) y Desaguadero – Bolivia (4.000 habitantes). Las ciudades están ubicadas en la desembocadura del río en el lago Titicaca. El terreno es plano y el clima frío.

La frontera opera permanentemente. No hay interrupciones por condiciones climáticas.

El acceso vial a Desaguadero – Bolivia está constituido por la Ruta N° 1 que comunica al paso de frontera con las ciudades de El Alto (125 Km.) y La Paz (175 Km.) y desde allí, por vía terrestre pavimentada, con Oruro, Cochabamba y Santa Cruz. La ruta N° 1 esta totalmente pavimentada y se trata de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical a lo largo del recorrido.

La vialidad urbana de Desaguadero (Bolivia) se encuentra en pésimas condiciones y resulta completamente inadecuada para soportar el paso de vehículos de carga.

La vía de acceso a Desaguadero – Perú, es la ruta N° 3 S, que comunica la ciudad fronteriza con Puno (172 Km.), Juliaca (217 Km.) y vinculaciones con los puertos de Ilo y Matarani. La carretera, de una vía con dos carriles con ancho variable de bermas, se encuentra totalmente pavimentada desde los puertos del Pacífico.

En la actualidad, las ciudades se encuentran conectadas por dos puentes: el tradicional o puente viejo de menos de 100 metros de longitud, cercano a la desembocadura del río en el lago, que une los cascos urbanos de las dos ciudades y el puente nuevo, recientemente construido, con buenas vías de acceso en los dos países y emplazado a unos 5 Km. aguas arriba, cuyo tránsito no requiere el ingreso a la red vial urbana de ambas ciudades.

Las dos ciudades conforman un conglomerado urbano continuo. El puente viejo es la prolongación de las calles principales, donde se desarrolla la mayor parte de la actividad comercial derivada del comercio transfronterizo. De hecho, el puente se congestiona con vendedores y/o se cierra al paso de vehículos los días de mercado.

La actividad comercial (legal e ilegal) es intensa en función del tamaño de las poblaciones. Una importante cantidad de los pobladores de ambas localidades encuentran su fuente de trabajo en el transporte artesanal de mercadería a través del puente viejo (existen alrededor de 4.000 triciclos) y en las consiguientes operaciones de carga y descarga de los camiones.

Otras actividades económicas de la zona de influencia inmediata del paso están dadas por la cría de camélidos, los cultivos zonales, el turismo asociado al lago Titicaca y la piscicultura.

Los controles de cargas y pasajeros no se encuentra integrados, realizándose a ambos lados de la frontera. Existe el proyecto para construir un CEBAF (Centro Binacional de Atención en Fronteras) promovido por los gobiernos de ambos países, cuya financiación estaría a cargo de la CAF.

Está en estudio un plan urbano que convertiría a ambas localidades en una ciudad binacional y un mecanismo de operación bajo el cual el puente viejo sería utilizado para el comercio fronterizo y la integración de las dos ciudades y el nuevo, para el transporte internacional. Un croquis de la distribución de las distintas instalaciones en el paso puede verse en el siguiente plano (link).

En la actualidad no existen instalaciones en el puente nuevo para realizar las operaciones aduaneras por lo que el mismo, salvo para los vehículos en lastre y algunos tránsitos, no es utilizado por el transporte internacional.

En el lado boliviano, dentro de la ciudad se estableció, desde 1994, una zona franca comercial e industrial – actualmente sólo opera como comercial – con el objeto de promover las exportaciones. Sin embargo, las condiciones particulares de la frontera, (menudeo de productos de exportación) se traduce en contrabando que limita las posibilidades de la misma.

Organismos de control y otros servicios

El horario de atención de los organismos, en los predios donde se realizan los controles de ambos países, es el que se consigna en la tabla siguiente. Los organismos atienden los 365 días del año, salvo días de censos y sufragio. Los horarios mencionados son respetados por todos los entes públicos. Los organismos que se encuentran presentes en el predio son los siguientes:

Servicio	Bolivia	Perú
Aduana	Aduana: de 9.00 a 21.00 hs.	Aduana de 8.00 a 22.00 hs.
Migraciones	Servicio Nacional de Migración de 9.00 a 21.00 hs.	Dirección Nacional de Migraciones y Naturalización - Ministerio del Interior de 8.00 a 22.00 hs.
Transporte	Controla la Aduana	Controla la Aduana
Fitosanitario	SENASAG de 9.00 a 21.00 hs.	SENASA de 6.00 a 22.00 hs.
Sanidad		DIGESA de 6.00 a 22.00 hs.
Bancario	Banco Mercantil de 8.30 a 19.00 hs. de lunes a viernes	Banco Nación
Seguridad	Policía Nacional de Bolivia	Policía Nacional del Perú
Depósito Fiscal		TASSA oficinas de lunes a viernes de 8.00 a 12.00 hs. y de 14.00 a 19.00 hs. El portón se encuentra abierto las 24 hs.

Flujos comerciados

Desaguadero es el paso de mayor importancia en el comercio bilateral entre Bolivia y Perú y a su vez, una alternativa utilizada por el comercio exterior boliviano con origen o destino en terceros países, utilizando la combinación marítima – carretero a través de los puertos peruanos de Ilo y Matarani. El comercio carretero en tránsito con origen y /o destino en otros países de la CAN es mínimo.

Cerca del 75% del comercio bilateral total se materializa por este paso de frontera. En el año 2000, los volúmenes transportados alcanzaron a aproximadamente 400.000 toneladas de las cuales el 45% lo hicieron en el sentido Perú – Bolivia y el resto en el sentido Bolivia – Perú. El 30% de estos volúmenes mencionados lo constituye la carga de comercio exterior de Bolivia en tránsito hacia o desde los puertos del Pacífico. Ocasionalmente, cruzan cargas con origen o destino Argentina y Brasil.

Existe un activo comercio fronterizo que se moviliza, en forma artesanal, a través del puente viejo y constituye una importante fuente de ingresos para los pobladores de ambas ciudades.

El valor promedio de la tonelada transportada en sentido Bolivia – Perú alcanzó a 350 dólares, mientras que en sentido contrario se ubicó en 590 dólares.

A ambos lados de la frontera el transporte de carácter internacional se efectúa en camiones de gran capacidad.

Los principales productos comercializados por el paso son: harina de frijoles de soja; aceite de soja; tortas de soja; azúcar de caña o remolacha; cerveza de malta; alcohol etílico; minerales de plata; envases; carne bovina; comestibles; gallinas; huevos; maíz; harina de trigo; habas; maníes; cueros y pieles bovinas; hilados de algodón; algodones sin cardar y productos de industrias alimenticias.

El comercio transfronterizo está conformado por alimentos perecederos como papa, cebolla, frutas y verduras, prendas de vestir, artesanías, materiales para la construcción, artículos de plástico, electrodomésticos y gas licuado. El contrabando tradicional está conformado principalmente por maíz, tortas de soja, golosinas, galletitas, textiles, ropa usada, cigarrillos, bebidas, repuestos para vehículos, electrodomésticos, gas licuado, cemento y hierro.

La cantidad de vehículos particulares que atraviesa el paso es escasa, no supera los 20 automóviles diarios y existen tres servicios diarios de transporte internacional de pasajeros que vinculan Puno con La Paz.

Integración de los controles

Los controles a las cargas y a los pasajeros no se encuentran integrados y son realizados a cada lado de la frontera en forma independiente.

En el lado boliviano, en la cabecera del puente, existe una pequeña instalación (suerte de pequeño CENAF – Centro Nacional de Atención en Frontera) donde se realizan los trámites migratorios y aduaneros para pasajeros y, parcialmente, a las cargas. La aduana de cargas de Bolivia se encuentra localizada a 600 metros de dichas instalaciones, donde también se localiza la firma Frontera S.A., concesionaria de la aduana boliviana para la administración del área de control de cargas, hoy inexistente.

En el lado peruano, las instalaciones de los organismos de control se encuentran ubicadas en varios edificios en las cercanía de la cabecera del puente, mientras que el recinto aduanero, concesionado a la firma TASSA (Terminales y Almacenes del Sur S.A.**)** se encuentra ubicado a 3 Km. de distancia.

Existe el proyecto para construir un CEBAF (Centro Binacional de Atención en Fronteras) promovido por los gobiernos de ambos países, cuya financiación estaría a cargo de la CAF. El CEBAF se ubicaría en las cercanías del nuevo puente recientemente inaugurado, evitándose de esta forma el paso de vehículos de cargas por la vialidad urbana. Se están analizando las alternativas de localización y características del proyecto (control unificado binacional en un mismo ámbito, criterio de país de entrada país sede e incluso la utilización de la infraestructura existente en TASSA).

La opinión de la Cancillería boliviana sería proclive a la instalación de sendos edificios (uno en cada país) que albergarían a los funcionarios de los dos países, mientras la aduana boliviana es favorable a utilizar las instalaciones existentes de TASSA. Las fuerzas vivas de ambas ciudades son poco entusiastas con la idea de erradicar el transporte internacional del puente viejo por el efecto negativo que podría tener sobre la actividad comercial y por la mayor transparencia que generaría en el tráfico fronterizo.

Estas cuestiones serán definidas mediante la realización de un estudio urbanístico que propendería a que ambas localidades se integren en una ciudad binacional y explicitaría los mecanismos operativos para que el puente viejo sea utilizado sólo para el comercio fronterizo y el nuevo para el transporte de cargas internacional.

Cualquiera sea la alternativa seleccionada, permitirá la utilización plena de la nueva infraestructura ya que actualmente, el puente nuevo, debido a la ausencia de instalaciones aduaneras, sólo es utilizado por los vehículos en lastre y algunos tránsitos quienes deben desplazarse hasta las instalaciones aduaneras en las ciudades para cumplimentar los trámites respectivos.

La materialización del CEBAF, obligará al gobierno boliviano a renegociar el contrato con la firma Frontera S.A., renovado recientemente por 15 años.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en los procesos que se llevan a cabo en uno y otro sentido del flujo. Por un lado, la frontera boliviana realiza procesos de importación, exportación y tránsito (éstos últimos representan el 90% de las operaciones), mientras que del lado peruano no existen los tránsitos internos, (sólo se considera tránsito a aquella operación que utiliza el territorio peruano para trasladar mercaderías entre terceros países) y la mercadería se nacionaliza en la frontera de entrada al país (criterio este último, similar al de Uruguay).

Cabe destacar que en el paso se lleva a cabo una modalidad de comercio a la que podríamos denominar comercio internacional artesanal. Basado en los trámites simplificados, permitidos por ambas aduanas para operaciones de montos menores y que no requieren la intervención del despachante de aduana. Los camiones con mercaderías, especialmente de origen agrícola, son descargados de un lado de la frontera; allí se desconsolida la carga y se la distribuye en triciclos o carros a tracción humana que realizan el cruce fronterizo y depositan la carga en el territorio del otro país donde la mercadería vuelve a consolidarse sobre uno o varios camiones.

A continuación se detallan las cadenas de exportación desde Bolivia con importación en Perú y la de exportación peruana con importación en Bolivia, ambas con la posibilidad de intervención fitosanitaria.

Flujo Bolivia – Perú

- El vehículo es controlado en la ruta La Paz – Desaguadero por el puesto de control que se encuentra a la entrada de acceso a la ciudad.
- Una vez arribado al edificio de la aduana, el transportista indica su presencia a la misma o al despachante, de acuerdo al tipo de trámite, y el concesionario incorpora la llegada a su sistema.
- El vehículo estaciona cargado en las cercanías de la aduana.
- El transportista realiza el control de transporte mediante la presentación de la tarjeta chip a las autoridades aduaneras, para el caso de los transportistas bolivianos; en el caso de los transportistas peruanos, el control se realiza por la presentación de la documentación correspondiente a fin e verificar el cumplimento de los acuerdos internacionales en materia de tránsito internacional.
- El conductor realiza el control migratorio.
- En caso de ser una exportación el transportista puede ingresar con el Documento Único de Exportación (DUE) gestionados en origen por el despachante, o sin el.

- En caso de no tener el DUE, el transportista presenta la documentación al despachante para que éste genere el DUE, incorporando al mismo al SIDUNEA.
- Con el DUE generado y la Carta de Porte se presenta en la ventanilla de recepción de aduana.
- Si las características de la mercadería lo requieren se somete a la misma a los exámenes fitosanitarios, en este caso el personal del SENASAG revisa la documentación, verifica la existencia del Permiso de Exportación y realiza una inspección física si lo considera necesario.
- Concluidos los trámites fitosanitarios, aduana valida el documento DUE y registra en el SIDUNEA el MIC/DTA (a pesar de ser dos países pertenecientes a la CAN, la mayoría de los despachos se realizan bajo las normas de la ATIT) y asocia éste al DUE.
- Registrada la operación se procede a sortear el canal correspondiente.
- Concluidas las verificaciones de acuerdo al canal aduanero que hubiere correspondido, se procede cerrar el trámite en el SIDUNEA y grabar la tarjeta chip (tarjeta provista por la aduana de Bolivia asociada a cada vehículo, con el objetivo de servir de soporte del sistema de control de tránsito y que sirve como portador de la información referida a los MIC/DTA en forma electrónica) cuando el camión se dirija a la zona franca boliviana del puerto de Matarani.
- Se precinta el vehículo.
- Se solicita a Frontera S.A. el Pase de Salida, previo pago de la tasa correspondiente.
- Frontera S.A. da de baja al vehículo de su sistema.
- Se da salida al vehículo del predio.
- El vehículo se dirige a la frontera peruana, cruzando el puente viejo, luego de atravesar la barrera del mismo donde se realiza el control de salida.
- Se presenta en el sector de aduana peruana del puente donde presenta el MIC/DTA.
- La aduana controla los precintos, incorpora los datos del MIC/DTA al sistema, asigna un número de operación que se agrega al MIC/DTA y lo sella, realizando, en ese momento, los controles de transporte y permite que el camión se dirija al recinto de TASSA, considerado zona primaria.
- En caso de que los precintos estén rotos o deteriorados, se vuelve a precintar y cargar los datos de los nuevos precintos en el MIC/DTA.
- El conductor realiza los trámites migratorios.
- A su arribo a TASSA el vehículo es controlado en el portón de entrada, se da de alta en el sistema del concesionario y se estaciona en la playa.
- El transportista entrega la información al despachante o agente de aduana.
- Éste incorpora la información al ADUANET generando el DUA.

- Si las características de la mercadería lo requieren se somete a la misma a los exámenes fitosanitarios, en este caso, el personal del SENASAG revisa la documentación, verifica la existencia del Permiso de Exportación y realiza una inspección física, si lo considera necesario.

- Si las características de la mercadería lo requieren, se somete a la misma a los exámenes fitosanitarios y de sanidad correspondientes; en este caso, el personal del SENASAG o DIGESA, según corresponda, revisa la documentación, verifica la existencia de la correspondiente documentación respaldatoria y realiza una inspección física, si lo considera necesario.

- Concluidos los exámenes sanitarios y fitosanitarios, la aduana está en condiciones convalidar la información, asignar un número de operación al DUA y seleccionar canal.

- El despachante / importador abona los impuestos correspondiente en los bancos autorizados.

- Concluidos los distintos tipos de controles, de acuerdo al canal, se sellan y firman los correspondientes DUA, se concluye el trámite en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.

- Se solicita en TASSA la salida del predio, previo pago de los servicios brindados por el operador y se lo da de baja del sistema del concesionario.

- El camión continúa viaje previo control de datos de vehículo y permiso de salida en el portón de TASSA.

Flujo Perú - Bolivia

- El despachante carga previamente la Orden de Embarque en ADUANET.

- Aduana la verifica, le asigna un número y la convalida; en ese momento la mercadería está en condiciones de acceder a la zona primaria.

- El vehículo con mercadería para exportación accede directamente a la zona primaria aduanera (TASSA).

- Al ingresar a TASSA, en el portón de entrada se toman los datos y se incorporan los mismos al sistema del concesionario.

- El transportista entrega la documentación al despachante quien realiza el ingreso de la mercadería en la terminal terrestre, quedando ésta en potestad de la aduana hasta que se autorice la salida del medio de transporte.

- Si las características de la mercadería lo requieren, se somete a la misma a los exámenes sanitarios y fitosanitarios, los que son efectuados por el personal de DIGESA y SENASA, respectivamente, quienes revisan la documentación, verifican la existencia del Permiso de Exportación y realizan una inspecciones físicas, si lo consideran necesario.

- Una vez concluidos los trámites sanitarios y fitosanitarios, el sistema aduanero sortea canal de las Órdenes de Embarque.

- Concluidas las tareas que demande el canal sorteado, se precinta el camión, se sellan y firman las correspondientes Órdenes de Embarque, se actualiza el estado en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.
- Se solicita en TASSA la salida del predio, previo pago de los servicios brindados por el operador; se lo da de baja del sistema y, en esos momentos, el camión y la mercadería pueden abandonar el predio.
- Antes de su salida se controlan en el portón del predio los datos del vehículo y el permiso de salida de TASSA.
- El camión se dirige al puente viejo donde el conductor realiza los trámites migratorios y el control de transporte al vehículo, en la barrera de la aduana ubicada en el puente.
- El despachante tiene 15 días, a partir la aprobación de la Orden de Embarque, para perfeccionar el DUA. Para ello presenta todos los documentos exigidos en la aduana, quien los controla contra la Orden de Embarque, numera el DUA y da por concluido el trámite.
- El vehículo cruza el puente viejo y es sometido a un control primario en el puesto de aduana del mismo.
- Luego se dirige a la aduana boliviana ubicada en la ciudad, a unos 600 mts. de la cabecera del puente.
- El transportista anuncia su llegada a la aduana y estaciona el vehículo en las cercanías de la oficina aduanera.
- Si proviene de Matarani, el transportista porta su tarjeta chip cargada con datos desde la aduana boliviana ubicada en la zona franca de ese puerto peruano.
- En caso de nacionalizar la mercadería en Desaguadero, la misma debe ser entregada a la administración aduanera del paso, lo que se efectúa a través del concesionario.
- El concesionario Frontera S.A. incorpora el camión a su sistema y expide “Parte de Recepción”, por la mercadería entregada y la documentación.
- El vehículo realiza los controles de transporte, mediante la lectura de la tarjeta chip y la verificación de que la misma esté asociada al vehículo que ingresó.
- El conductor realiza los controles migratorios.
- El concesionario Frontera S.A. entrega a la aduana el parte y los documentos de transporte.
- Aduana efectúa una revisión documental y si no hay objeción devuelve la documentación al concesionario.
- El concesionario entrega la documentación al despachante o a la agencia de despachantes.
- Si las características de la mercadería lo requieren, se somete a ésta a un control fitosanitario por parte del SENASAG. Éste controla los Permisos de

Importación y el Certificado de Origen. En caso de ser necesario, se somete a la carga a un control físico.

- Concluidos los controles fitosanitarios, el despachante diligencia el Documento Único de Importación (DUI) en el sistema SIDUNEA, paga los derechos aduaneros, imprime el DUI, paga la tasa al concesionario y entrega el DUI a la aduana.
- La mercadería puede requerir servicios de valoración; en esos casos, si resulta necesario por el tipo de mercadería, se da intervención a las consultoras que lo realizan y se espera el resultado.
- Luego de recibida la valoración, si fuera necesaria, la aduana ingresa en el SIDUNEA el arribo del DUI para dar comienzo al cierre de las transacciones y efectúa el sorteo de canales.
- Concluidas las operaciones, de acuerdo al canal, se procede al levante de las mercaderías; si las mismas fueron descargadas se las vuelve a cargar.
- Si el camión proviene de Matarani se graba la tarjeta chip incorporando los datos del DUI generado.
- Se solicita al concesionario Frontera S.A. el Pase de Salida, previo pago de la tasa y se da de baja del sistema del concesionario.
- El vehículo realiza un último control en la barrera ubicada a la salida del pueblo, sobre la ruta de acceso.

Instalaciones bolivianas

Las instalaciones del paso constan de dos sectores diferenciados, los que corresponden a la atención del tráfico de turismo y pasajeros y el sector de carga administrado por la empresa Frontera S.A. El sector de pasajeros está ubicado en la cabecera del puente viejo y el de cargas, en un edificio a unos 600 metros de aquél.

Además, existe una barrera de control que se encuentra ubicada sobre la ruta que une Desaguadero con La Paz, a la entrada del pueblo.

En Desaguadero – Bolivia existe una zona franca que posee playa de estacionamiento, balanza (única disponible en el lado boliviano) e instalaciones adecuadas para el desarrollo de sus actividades. Sin embargo, es poco utilizada para trámites aduaneros.

Turismo y pasajeros

El CENAF de Desaguadero es un edificio de dos plantas situado sobre la calle de acceso al puente, a unos 50 metros de la cabecera boliviana del mismo. En él se encuentran los servicios de migraciones, policía, aduana de pasajeros y sanidad agropecuaria (SENASAG). En ese punto se realiza el control de barrera del lado boliviano.

No posee playa de estacionamiento y los vehículos estacionan sobre la calle principal de la ciudad, que es la ruta de acceso al puente. El edificio se encuentra en mal estado de conservación y su ubicación e instalaciones lo hacen poco adecuado para las funciones que debe cumplir.

No existen servicios para los viajantes. Los servicios sanitarios existentes son muy precarios Al no tener playa, los controles aduaneros y sanitarios se realizan en la calle en un espacio sin techar.

Área de cargas

El área de control de cargas es administrada por la empresa Frontera S.A. quien también posee la concesión de otras áreas de control de carga en distintos pasos de frontera el país (entre ellos Tambo Quemado).

En su origen, la función de Frontera S.A. era la de registrar el tránsito de vehículos y mercaderías por los distintos pasos fronterizos donde tenía asignada la concesión y proveer en los mismos, de infraestructura, servicios y depósitos fiscales. Como contrapartida la empresa cobraría 20 dólares por cada trámite de importación y 14 dólares por cada trámite de exportación, además de los servicios de almacenaje y movilización de la mercadería en el recinto.

La fuerte modernización que en los últimos años ha implementado la aduana boliviana, la ha llevado a asumir tareas antes delegadas a terceros, como el caso de control vehicular y de mercaderías en la frontera y la valorización de las mismas.

Con la implantación del SIDUNEA y de la tarjeta chip en los pasos fronterizos, las tareas del concesionario se han visto restringidas al control del predio y la atención de la infraestructura y los servicios adicionales, quedando las tareas de registro en manos de la aduana. A pesar de ello, la empresa sigue cobrando los valores anteriormente citados por cada trámite, en virtud de los contratos establecidos.

Recientemente, esta firma ha renovado su contrato con el Estado boliviano por 15 años, comprometiendo en ese lapso inversiones - en los distintos pasos donde opera – por valor de 3 millones de dólares. Desaguadero es uno de los pasos donde se realizarán inversiones y Tambo Quemado es otro de ellos.

El concesionario no cumple ninguna tarea de coordinación de los organismos de control que se desempeñan en el paso y su labor, en este éste, ni siquiera se circunscribe a las tareas de mantenimiento y provisión de infraestructura ya que la misma es inexistente.

El edificio que ocupa la aduana está ubicado en la ciudad, a unos 1.000 metros de la ruta que une el acceso a la ciudad con el puente nuevo. El tramo final de acceso a la aduana se realiza por calles de tierra fácilmente anegables y no preparadas para camiones de gran porte. Esta infraestructura pone en peligro a personas, carga y vehículos que atraviesan un espacio no preparado para la función e ingresan a la ciudad de Desaguadero.

La infraestructura para el control cargas de Desaguadero es inexistente; los camiones estacionan sobre la tierra, en un predio libre ubicado en la parte posterior del edificio aduanero, o se encuentran distribuidos por las calles de la ciudad, ocupando espacios públicos. La mayoría de estas calles son de tierra y no preparadas para el tránsito de camiones de gran porte. Esta distribución es contraria a las normas de seguridad (no es raro ver camiones con cargas peligrosas estacionados a las puertas de las viviendas o cercanos a espacios públicos) y medioambientales (la ciudad presenta un elevado deterioro de su medio ambiente en gran parte por el modelo aplicado al transporte de cargas).

No existe balanza, ni seguridad, ni ningún servicio para los transportistas. Los servicios disponibles son los brindados por los habitantes de la ciudad, que derivan de ellos parte de sus ingresos.

La revisión física de los vehículos y la carga se realiza al aire libre con los inconvenientes que esto provoca tanto al personal actuante, como a la calidad de los controles.

Existe un sector de oficinas que alberga al personal del concesionario Frontera S.A. y al personal de la aduana de Bolivia, junto con espacio para una oficina pública del SIDUNEA y las oficinas del Banco Mercantil.

Existe espacio mínimo de oficinas para los despachantes, contiguo al sector de oficinas.

Instalaciones Peruanas

El CENAF de Desaguadero es un edifico de una planta de aproximadamente 300 m^2 ocupado por la aduana, las oficinas son compartidas por la Cámara de Comercio y la Policía Fiscal.

Esta ubicado sobre la calle principal, a unos 100 metros del puente. En el trayecto del puente a la aduana, a ambos lados de la calle principal, existen pequeñas oficinas adicionales para los servicios de sanidad, salud, migraciones y policía mezcladas con oficinas y locales que realizan diversas actividades comerciales privadas.

En Desaguadero – Perú se utiliza como recinto aduanero la Terminal de TASSA (Terminales y Almacenes del Sur S.A.), un recinto cerrado de carácter privado donde se realizan algunos trámites aduaneros. Este recinto está estratégicamente ubicado cerca del acceso al nuevo puente internacional y se encuentra conectado informáticamente con la aduana.

Características Generales del predio de la Terminal TASSA.

Ubicado en una extensión de 32.000 m^2 a dos km. de la carretera de Desaguadero a Ilo y a 200 mts de la cabecera peruana del nuevo puente, en la intersección del viaducto del puente con la carretera, el predio cuenta con:

- Cerco perimetral de pared de ladrillo e iluminación. Seguridad y controles con un único portón de entrada y salida.
- Energía eléctrica de línea, agua potable de pozo, desagües cloacales y telefonía, se comunica con la Aduana del paso y posee radio USB de alcance nacional y UHF de alcance local. Posee un generador propio como alternativa frente a eventuales caídas del servicio.
- Playa de estacionamiento consolidada con capacidad para 100 unidades.

- La playa es amplia para los volúmenes de tránsito del paso y su diseño es adecuado.
- Posee equipos contra incendios que abarcan todo el predio.
- Área de almacenaje aduanero de 288 m^2.
- Depósitos de almacén general de 2.415 m^2.
- Área cubierta para revisión física de mercadería de 360 m^2.
- Área de oficinas para Aduana peruana de 196 m^2.
- Laboratorio para controles fitosanitarios.
- Balanza electrónica.

- No posee espacios especiales para cargas refrigeradas y peligrosas.
- Elementos para el manipuleo de la carga y almacenes y personal disponible para el retiro de muestras, descargas y trasbordos de la mercadería.
- Instalaciones para los transportistas (sanitarios, cuenta con comedores y alojamiento a en el terreno aledaño al predio).
- No posee un sistema de control de gestión, realizándose el mismo, manualmente.
- Posee capacidad de ampliación ya que tiene espacios libres en el predio.
- No existen áreas de oficinas para despachantes o representantes en el predio.

Este predio, por sus características y ubicación, resulta una alternativa conveniente para la implantación, al menos temporaria, del CEBAF, ya que no demandaría de grandes modificaciones para tal cometido y evitaría la realización de inversiones redundantes.

Características de los distinto servicios nacionales de control

Servicio de Aduana → Bolivia

Infraestructura de Oficinas

La oficinas de la aduana están dentro de la ciudad y poseen un edificio que comparten con la empresa Frontera S.A. y el Banco Mercantil.

Su ubicación es inadecuada para las tareas de control de cargas a lo que debe añadirse el difícil acceso (por calles de tierra) a las mismas desde la ruta N° 1 o desde el puente viejo ingresando los vehículos desde Perú.

Las oficinas poseen, aproximadamente, 100 m2.

Reciben energía de la línea que alimenta a Desaguadero, la que tiene continuos y prolongados cortes, no teniendo elementos alternativos de generación. Estos cortes paralizan las operaciones del paso ya que las mismas requieren de los sistemas informáticos funcionando.

El estado general de la oficina requiere de un profundo mantenimiento. Posee un diseño y circulación adecuados, dos líneas externas y una radio para comunicarse con los dos puentes.

Posee dos líneas telefónicas.

La instalación eléctrica y la iluminación son adecuadas. La ambientación es mala en especial considerando las características de la zona.

No poseen fotocopiadora. El mobiliario es suficiente para el personal pero su estado es regular.

Posee un espacio para archivo pero éste es insuficiente, ya que debe guardar las operaciones de los últimos cinco años antes de enviarlas a la Regional de La Paz.

Posee un pequeño espacio de cabina pública para despachantes, en el mismo edificio.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 8 equipos de tecnología medianamente actualizada, todos ellos conectados por línea punto a punto, conectada a la fibra óptica que atraviesa el paso siguiendo la traza de la carretera. La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el servicio de mantenimiento está centralizado y lo presta una empresa privada ubicada en La Paz. Utilizan el sistema SIDUNEA similar al producto usado por la mayoría de los países de la CAN.

Dado que el sistema se encuentra en etapa de implantación (la aduana boliviana tiene en proceso de ejecución un préstamo de varias entidades de fomento internacional para su modernización), la puesta en operaciones de los nuevos módulos provocan problemas de caídas de la operación.

Por otro lado, ha incorporado un sistema de tarjeta electrónica de tipo chip cuyo objetivo está orientado a acompañar la documentación del tránsito internacional. La tarjeta está asociada al vehículo y en ella se cargan los datos correspondientes a los MIC/DTA convirtiéndose en una suerte de documento electrónico del mismo. Por ahora, su uso es para el control del tránsito de entrada entre la frontera y la aduana de destino y para aquellos que se producen con las zonas francas que Bolivia posee en países vecinos, en especial para este paso, la correspondiente a Matarani, donde la aduana de la zona franca posee capacidad de acceso al SIDUNEA.

Existe una pequeña caseta junto al puente nuevo que tiene por objetivo controlar los lastres y las operaciones de tránsito a las zonas francas de Bolivia existentes en Perú.

Recursos Humanos

El plantel es de 8 personas en el paso, de los cuales sólo 1 se encuentra afectada al control físico tanto de mercaderías como de pasajeros. Esta carencia provoca inconvenientes y demoras cuando arriban autobuses, a los que se les da prioridad de atención. El personal es rotado cada quince días.

Por las características operativas del paso se requieren, al menos, 12 personas, dada la dispersión geográfica de las tareas y la falta de infraestructura, ya que los funcionarios aduaneros deben atender los puentes y la oficina, todos ellos ubicados en puntos distantes entre sí.

El personal posee una razonable experiencia para las características del paso.

Por trabajar en frontera considerada zona inhóspita, los funcionarios reciben un adicional del 20% de su sueldo.

Dentro del marco del control, los funcionarios poseen metas de recaudación pero no metas de gestión.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales; en la actualidad se está desarrollando un programa de capacitación masiva sobre la base del SIDUNEA.

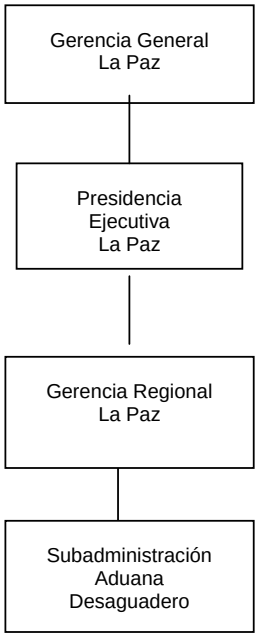
Los funcionarios consultados consideran necesario que se profundice la capacitación en nomenclatura y valoración, función que hasta hace poco tiempo era desarrollada exclusivamente por empresas internacionales consultoras en el tema y que ahora es realizada por funcionarios de la aduana para casi la totalidad de los productos.

Los funcionarios del paso consideran difícil el acceso a la capacitación dada la imposibilidad de encontrar espacios de tiempo libres en sus tareas.

Por otro lado los países miembros de la CAN están llevando adelante el programa Granadua cuyo objetivo principal es contribuir a consolidar la Unión Aduanera Andina,

como paso previo, para la construcción del Mercado Común en el año 2005, programa éste que tiene fuertes acciones de capacitación.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

La Aduana de Bolivia ha implementado un sistema de tarjeta chip asociada al tránsito de camiones desde las zonas francas en terceros países, como Matarani en Perú; este sistema agiliza los trámites de la mercadería que realizan tránsito por Perú.

La mayor parte del movimiento se realiza bajo la modalidad de transito aduanero. El porcentaje de mercaderías que se nacionalizan en frontera o comienzan su exportación en ésta, es mínimo (3 o 4 nacionalizaciones por semana).

Esta situación es explicada por la falta de infraestructura y la cercanía de la ciudad de La Paz, que cuenta con depósitos fiscales.

Dado el escaso número de personal aduanero que atiende tanto los controles de cargas como de pasajeros, el arribo de un ómnibus – cuyo control se privilegia respecto a las cargas – provoca demoras en la tramitación de los despachos. Asimismo, en el caso de las cargas, se privilegia el tratamiento de las perecederas, relegando a las restantes.

Los transportistas con despachos de exportación, generalmente ingresan al predio por la tarde, provocándose que los mismos no puedan concluir sus trámites en el día.

Horarios

La atención se realiza de 9 a 21 horas, todos los días del año, excepto días de censo y elecciones.

Selección de Canales

La selección la realiza el sistema SIDUNEA y excepto los insumos y precursores químicos que puedan tener vinculación con el tráfico de drogas, todas las mercaderías se sortean.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. No existe horario extendido.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Las operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas. Debe tenerse en cuenta que además de la documentación se requiere, para los vehículos bolivianos, la asistencia de la tarjeta chip.

TRANSITO

Conocimiento de transporte.

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA).

Factura comercial.

IMPORTACION

Carta de Porte.

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA).

Factura comercial.

Certificado de origen – si fuera necesario.

Recibo del pago de tributos o tasas.

Documento Único de Importación (DUI).

EXPORTACION

Carta de Porte.

Manifiesto de carga.

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA).

Factura comercial.

Documento Único de Exportación (DUE).

Operatoria de Tránsito

Tránsito de entrada desde Matarani

El vehículo ingresa a Desaguadero luego de cruzar el puente viejo y realizar un control básico en la Aduana boliviana ubicada en el mismo.

El transportista se presenta en la Aduana, portando su tarjeta chip grabada en la Aduana boliviana de la zona franca de Matarani y la Carta de Porte correspondiente a la operación.

La Aduana revisa la documentación y lee la información graba en la tarjeta chip.

El sistema genera la ruta y el tiempo de viaje y lo graba en la tarjeta chip.

El MIC/DTA es remitido al concesionario (Frontera S.A.), quien lo carga en su sistema, le cobra la tasa correspondiente, emite la factura, sella el MIC/DTA y libera el vehículo.

El transportista deberá presentarse en la barrera existente en el camino de Desaguadero a La Paz donde deberá presentar la factura de pago y el MIC/DTA, allí se revisará la patente del camión con la información del Manifiesto, se sellará el mismo y se permitirá la salida del vehículo.

Tránsito de entrada desde otras zonas francas en Perú

El vehículo ingresa a Desaguadero luego de cruzar el puente viejo y realizar un control básico en la aduana boliviana ubicada en el mismo.

El transportista se presenta en la aduana boliviana de Desaguadero con la Carta de Porte generada en la zona franca y la tarjeta chip del vehículo, la que no posee información.

El transportista presenta la documentación al despachante quien carga el MIC/DTA en el SIDUNEA en el Centro Público.

El despachante o el transportista se presenta en la aduana quien revisa la documentación y le otorga un número de registro a la operación de acuerdo al SIDUNEA, generando el tránsito de entrada.

El sistema genera la ruta y el tiempo de viaje y lo graba en la tarjeta chip, entregando la misma al transportista.

El MIC/DTA es remitido al concesionario, quien lo carga en su sistema, le cobra la tasa correspondiente, emite la factura, sella el MIC/DTA y libera al vehículo.

El transportista se dirige a la barrera existente en el camino de Desaguadero a La Paz donde presenta la factura de pago y el MIC/DTA; allí se revisa la patente del camión con la información del Manifiesto, se sella el mismo y se permite la salida del vehículo.

Salida

Los tránsitos de salida se asocian con la operatoria de exportación donde el transportista ingresa a la playa con el DUE registrado y se cierra la exportación, abriéndose un tránsito de salida. Para un detalle de la misma ver la descripción realizada en el punto Operatoria de Exportación.

Operatoria de Importación

El vehículo ingresa a Desaguadero luego de cruzar el puente viejo y realizar un control básico en la aduana boliviana ubicada en el mismo.

El transportista se dirige a la aduana anunciando la presencia del vehículo y entregando la documentación correspondiente, junto con su tarjeta chip. Si proviene de Matarani el transportista porta su tarjeta chip cargada con datos desde la aduana boliviana en esa zona franca.

Al ser nacionalizada la mercadería en Desaguadero, la misma debe ser entregada a la administración aduanera del paso, a través del concesionario. Dada la precariedad de las instalaciones, en las mismas no se puede realizar la descarga física de la mercadería, efectuándose la revisión sin descargar el camión.

Luego de la entrega de la mercadería al concesionario Frontera S.A., junto con la documentación, éste incorpora el camión a su sistema y expide "Parte de Recepción", por la mercadería descargada y la documentación.

El concesionario Frontera S.A. entrega a la aduana el parte y los documentos de transporte: factura comercial, MIC/DTA y Carta de Porte.

Aduana efectúa una revisión documental y, si no hay objeción, devuelve la documentación al concesionario Frontera S.A. En caso de problemas en la documentación, ésta es devuelta al concesionario con las objeciones correspondientes, previa anotación de las mismas.

El concesionario Frontera S.A. entrega la documentación al despachante o agencia de despachantes.

El despachante diligencia el Documento Único de Importación (DUI) en el sistema SIDUNEA. A elección del dueño de la carga, el concesionario Frontera S.A. también puede solicitar el DUI, comportándose como un despachante de aduana.

Luego, el despachante paga los derechos aduaneros correspondientes en el Banco Mercantil de Desaguadero o, si lo desea, en La Paz.

Una vez que el banco informa del pago al sistema se pueden imprimir las copias del DUI, se paga la tasa al concesionario y se entrega el DUI a Aduana.

Ciertas mercaderías requieren de servicios de valoración que son brindados por empresas internacionales habilitadas para ello. En Desaguadero está instalada una de ellas (SGS). Este servicio puede demorar hasta 72 horas y además generar una serie de discrepancias en los valores determinados que pueden provocar importantes demoras en el proceso de nacionalización. Hasta que no se expida la empresa valorizadora, el trámite queda suspendido ya que no se pueden calcular los derechos aduaneros a pagar. Esta función está siendo paulatinamente asumida por la aduana utilizando las normas internacionales para este tema. Se calcula que para el primer trimestre del año 2003, la aduana hará la valorización de todas las mercaderías. En la actualidad valoriza alrededor del 90% de las mismas.

La Aduana ingresa en el SIDUNEA el arribo del DUI para dar comienzo al cierre de las transacciones y efectúa el sorteo de canales.

Canal verde

En este caso no se hacen controles aduaneros; sólo se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes DUI y se concluye el trámite en el SIDUNEA. Si el camión viene de Matarani se cierra el trámite en la tarjeta chip incorporando la información el DUI asociado.

Una vez obtenida la información, se pide al concesionario Frontera S.A. el Pase de Salida previo pago de la tasa del concesionario para importaciones, quien lo da de baja de su sistema; en esos momentos el camión y la mercadería quedan liberados.

El transportista se dirige a la barrera existente en el camino de Desaguadero a La Paz donde deberá presentar la factura de pago y el MIC/DTA; allí se revisa la patente del

camión con la información del Manifiesto, se sella el mismo y se permite la salida del vehículo.

Canal Amarillo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un guarda; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un guarda.

Con la presencia del representante del transportista y del importador, se rompen los precintos de los vehículos y el guarda procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Operatoria de Exportación

El vehículo es controlado en la ruta La Paz – Desaguadero por el puesto de control que se encuentra a la entrada de acceso a la ciudad.

Una vez arribado al edificio de la aduana, el transportista indica su presencia a la misma o al despachante de acuerdo, al tipo de trámite y el concesionario incorpora la llegada a su sistema.

El transportista puede llegar a Desaguadero con los ejemplares del Documento Único de Exportación (DUE) gestionado en origen por el despachante, o sin ellos.

En caso de no tener el DUE, el transportista presenta la documentación al despachante para que éste genere el DUE, incorporando el mismo al SIDUNEA.

Con el DUE generado y la Carta de Porte, el transportista se presenta en la ventanilla de recepción de aduana.

Aduana valida el documento DUE y registra en el SIDUNEA el MIC/DTA y asocia éste al DUE.

Registrada la operación se procede a sortear el canal correspondiente.

Canal verde

En este caso, no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación, se sellan y firman los correspondientes DUE y se concluye el trámite en el SIDUNEA; si el

camión va a la zona franca de Matarani se da de alta el tránsito en la tarjeta chip incorporando la información el DUE asociado.

El camión debe precintarse antes de salir del predio.

Concluida la etapa documental y precintado el camión, se solicita en el concesionario Frontera S.A. el Pase de Salida, previo pago de la tasa de Frontera S.A. para exportaciones, quien lo da de baja de su sistema; en esos momentos el camión y la mercadería pueden abandonar Desaguadero.

El vehículo se dirige hacia el puente viejo, donde la aduana ubicada en el mismo le solicita la información del MIC/DTA y el Pase de Salida; previa verificación se sella el MIC/DTA y se le da la salida al vehículo de la ciudad de Desaguadero.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un guarda; se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un guarda.

La mercadería es sometida a revisión con la presencia del representante del transportista y del importador. El guarda procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Servicio de Aduana → Perú

Infraestructura de Oficinas

Las oficinas de la aduana se dividen en dos espacios: el que se encuentra a la entrada del puente y el correspondiente a la zona de recinto aduanero concesionado a la firma privada TASSA.

En la zona de entrada al puente cuenta con un espacio de alrededor de 300 m^2 de oficinas que requieren mantenimiento y adecuación para realizar los servicios que presta.

Posee tres líneas telefónicas.

La instalación eléctrica es deficiente requiriendo de modificaciones, la iluminación es deficiente y la ambientación no es la adecuada para la zona.

El mobiliario no es suficiente y en general su estado es malo.

No poseen equipo de fotocopiado.

El espacio para archivo es insuficiente.

No posee espacio disponible para los despachantes de aduana.

El predio ocupado por la aduana es propiedad de otro organismo público peruano: SETRA.

En TASSA, la aduana posee un espacio asignado de 196 m^2 e instalaciones sanitarias; el estado de las oficinas es bueno contando con redes de luz y teléfono.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 15 equipos de tecnología medianamente actualizada, todos de ellos conectados por línea punto a punto, conectada a la fibra óptica que atraviesa el paso siguiendo la traza de la carretera hasta Ilo.

La cantidad y características del equipamiento son suficientes para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento; el mismo se realiza en forma centralizada desde Lima.

Utilizan el sistema ADUANET. Los usuarios del paso consideran que el sistema tiene un funcionamiento lento. Los equipos de TASSA se encuentran también conectados al sistema ADUANET.

Recursos Humanos

El personal disponible en la aduana incluye 16 funcionarios, de los cuales hay 7 abocados a la revisión física de la mercadería.

Por problemas presupuestarios el personal no está siendo rotado y los sueldos se encuentran congelados. La cantidad de personal es considerada como insuficiente para cubrir las necesidades del paso.

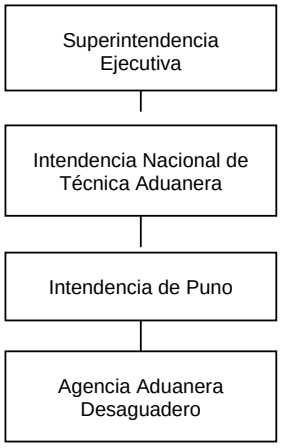
No existen incentivos especiales. La experiencia de los funcionarios es adecuada.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales para todo el personal, pero los mismos resultan de difícil acceso debido a que el personal debe correr con sus propios gastos de traslado y viáticos.

Por otro lado, los países miembros de la CAN están llevando adelante el programa Granadua cuyo objetivo principal es contribuir a consolidar la Unión Aduanera Andina, como paso previo para la construcción del Mercado Común en el año 2005, programa éste que tiene fuertes acciones de capacitación.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

La Aduana de Perú obliga a nacionalizar las mercaderías en el lugar donde ésta ingresa al país. Para ella no existen los tránsitos, excepto en los casos donde Perú sea país de paso entre terceros países; en particular, las operaciones que se realizan entre Bolivia y sus zonas francas, son consideradas tránsitos.

En los últimos meses ha diseñado un nuevo modelo para la importación llamado Sistema Preferente de Despacho (SAP). Se trata de un canal especial de desaduanamiento de mercancías, para ser utilizado por los principales operadores del comercio exterior. El uso de este sistema permite a los beneficiarios, inmediatamente después de descargada la mercancía, de transportarla directamente a los almacenes

del importador, posibilitando su inmediata disposición bajo los principios de buena fe y presunción de veracidad. En caso de que la mercadería tuviera que ser verificada físicamente esto se hace en los almacenes del operador. Este sistema tiene por objetivo reducir sustancialmente el tiempo y el costo de los despachos de Importación.

Las intervenciones fitosanitarias deben darse con anterioridad a la presentación del vehículo y la mercadería a la aduana.

Horarios

El horario de atención es de 8 a 22 horas y no existe atención fuera de horario.

Selección de Canales

El sistema informático peruano posee un módulo de selección de canales por sorteo; las importaciones son de canal rojo cuando el número diario de estas es menor que diez; cuando el número es mayor puede sortear cualquier canal. Las exportaciones pueden ser canal verde, rojo o amarillo; un 5% de ellas son canal rojo.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. No existe horario extendido. Se realiza en zona del puente viejo con el sellado del MIC/DTA correspondiente.

Documentación

A continuación, se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Las operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte.

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial.

DUA (Declaración Única de Aduana) – Tránsito.

IMPORTACIÓN

Carta de Porte

Factura comercial.

DUA (Declaración Única de Aduana) - Importación

EXPORTACION

Carta de Porte.

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA).

Factura comercial.

DUA (Declaración Única de Aduana) – Exportación.

Orden de Embarque.

Operatoria de Tránsito

Entrada

El vehículo ingresa a la frontera peruana cruzando el puente viejo. Se presenta en el sector de aduana del puente donde presenta el MIC/DTA.

La aduana controla los precintos, incorpora los datos del MIC/DTA al sistema, asigna un número de operación que se agrega al MIC/DTA y lo sella.

En caso de que los precintos estén rotos o deteriorados, vuelve a precintar y carga los datos de los nuevos precintos en el MIC/DTA.

Una vez sellado el MIC/DTA, el camión debe trasladarse a la terminal (TASSA) ubicada a uno cinco km. del puente viejo, donde se encuentra la zona primaria.

A su arribo a TASSA el vehículo es controlado en el portón de entrada, se da de alta en el sistema del concesionario y se estaciona en la playa.

El vehículo tiene un tiempo fijo para arribar a TASSA, más allá del cual se encuentra en contravención y se solicita a las autoridades policiales su búsqueda y detención.

El despachante de aduana o el transportista deben solicitar el Régimen de Tránsito de la Mercadería, operación que pueden realizar con anticipación.

La mercadería debe estar declarada como en tránsito en el MIC/DTA.

La aduana puede exigir la presentación de garantías por una suma equivalente a los derechos de importación, cuando lo considere conveniente.

La mercadería debe ser sujeta a reconocimiento físico cuando el precinto de seguridad haya sido violado, cuando los bultos se encuentren deteriorados o exista deferencia de bultos o peso. Se exceptúan de las garantías y reconocimiento físico, las mercaderías en contenedores sellados y precintados.

El despachante una vez recibido el vehículo, se cargan los datos de la DUA con la información del MIC/DTA; la aduana otorga el conforme luego de la revisión del vehículo y genera numeración del DUA.

Ésta operación autoriza al vehículo y la mercadería a realizar el tránsito por un período de 15 días a partir de la fecha del DUA.

Antes de su salida, se controla en el portón del predio los datos del vehículo y el permiso de salida de TASSA.

Salida

El vehículo ingresa a la terminal de TASSA con los documentos correspondientes a un tránsito de entrada permitido.

A su arribo a TASSA el vehículo es controlado en el portón de entrada, se da de alta en el sistema del concesionario y se estaciona en la playa.

Se presenta la documentación en la aduana, quien verifica la documentación presentada y constata que los bultos, sellos y precintos de seguridad se encuentren en buena condición.

Estando en regla la documentación y la mercadería, refrenda en el recuadro correspondiente de la DUA la operación, ingresa la información al ADUANET, dando por concluida la operación de tránsito y devuelve la DUA a la aduana de entrada.

En estas circunstancias libera al vehículo y la mercadería, pudiendo el mismo salir de la terminal TASSA.

Antes de su salida, se controla en el portón del predio los datos del vehículo y el permiso de salida de TASSA.

Operatoria de Importación

El vehículo ingresa a la frontera peruana cruzando el puente viejo. Se presenta en el sector de Aduana del puente donde presenta el MIC/DTA.

La aduana controla los precintos, incorpora los datos del MIC/DTA al sistema, asigna un número de operación que se agrega al mismo y lo sella.

En caso de que los precintos estén rotos o deteriorados, vuelve a precintar y carga los datos de los nuevos precintos en el MIC/DTA.

Una vez sellado el MIC/DTA, el camión debe trasladarse a la terminal (TASSA) ubicada a unos cinco Km. del puente viejo, donde se encuentra la zona primaria.

A su arribo a TASSA, el vehículo es controlado en el portón de entrada, se da de alta en el sistema del concesionario y se estaciona en la playa.

El vehículo tiene un tiempo fijo para arribar a TASSA, vencido el cual se encuentra en contravención y se solicita a las autoridades policiales su búsqueda y detención.

El transportista entrega la información al despachante o agente de aduana. Éste incorpora la información al ADUANET generando el DUA.

Aduana convalida la información, le asigna un número de operación al DUA y selecciona, por medio del sistema, el canal de verificación. Antes de realizar el control del canal se deben abonar los impuestos correspondientes en los bancos autorizados.

El despachante tiene 3 días para cancelar el pago de los derechos a partir de que la aduana le haya generado el número al DUA; a partir del cuarto día se lo comienza a multar.

Los canales rojos y amarillos requieren de operaciones con vistas de aduana, quienes se desplazan desde las oficinas centrales de la aduana, en el puente viejo, hasta el depósito fiscal de TASSA, para controlar documentos y mercadería.

Canal verde

En este caso no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes DUA, se concluye el trámite en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.

Concluida la etapa documental, se solicita en TASSA la salida del predio, previo pago de los servicios brindados por el operador se lo da de baja de su sistema; en esos momentos el camión y la mercadería pueden abandonar el predio. Antes de su salida se controla, en el portón del predio, los datos del vehículo y el permiso de salida de TASSA.

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un vista. Este revisa la documentación presentada y constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes, se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un vista.

La mercadería es sometida a revisión con la presencia del representante del transportista y del importador. El vista de aduana procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada, previa pesada de la misma. El vista controla la misma procediendo a descargar un porcentaje de la mercadería que, a su criterio, sea adecuado según el caso.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema SIDUNEA y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes, se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Operatoria de Exportación

Para dar comienzo a una operación de exportación, el agente de aduana o despachante debe cargar en el ADUANET la Orden de Embarque correspondiente y la aduana debe verificar la misma, numerarla y convalidarla; en ese momento, la mercadería está en condiciones de acceder a la zona primaria.

El vehículo con mercadería para exportación puede acceder directamente a la zona primaria aduanera (TASSA).

Al ingresar a TASSA, en el portón de entrada, se toman los datos y se incorporan al sistema del concesionario.

El transportista entrega la documentación al despachante quien realiza el ingreso de la mercadería en la terminal terrestre, quedando ésta en potestad de la aduana hasta que se autorice la salida del medio de transporte.

El despachante tiene un plazo de 10 días desde el alta de la Orden de Embarque para despachar la mercadería

El sistema sortea canal de las Órdenes de Embarque, el canal rojo no es mayor al 5% del total.

Luego de resueltos las verificaciones correspondientes a los canales y de liberada la mercadería y el camión, el despachante dispone de15 días a partir la aprobación de la Orden de Embarque para perfeccionar el DUA. Para ello presenta todos los documentos exigidos en la aduana, quien los controla contra la Orden de Embarque, numera el DUA y da por concluido el trámite.

Canal verde

En este caso, no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes Órdenes de Embarque, se precinta el camión, se actualiza el estado del trámite en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.

Concluida la etapa documental se solicita en TASSA la salida del predio, previo pago de los servicios brindados por el operador se lo da de baja de su sistema; en esos momentos el camión y la mercadería pueden abandonar el predio. Antes de su salida se controla, en el portón del predio, los datos del vehículo y el permiso de salida de TASSA.

Canal Amarillo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental, para lo que se le asigna un vista. Este revisa la documentación presentada y constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un vista.

La mercadería es sometida a revisión física con la presencia del representante del transportista y del importador. El vista de aduana procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada. Previa pesada de la misma, se verifica naturaleza y valor de la mercancía o se establece su peso o medida. Asimismo, se verifica que las mismas hayan sido correctamente clasificadas.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Otros Servicios

Migraciones

En Bolivia, los trámites migratorios son realizados por el Policía Nacional de Bolivia en representación del Servicio Nacional de Migración. Toda la operación es manual, no contando el servicio con soporte informático.

Los trámites se realizan tanto al egreso como al ingreso. El trámite para particulares consiste en la presentación del documento correspondiente, en función de los acuerdos con cada país. Para Perú se exige la presentación de Documento de Identidad Nacional, el pasaporte o la Tarjeta Andina de Migraciones (TAM), el llenado de la ficha de migraciones y la verificación manual de los datos incluidos con los documentos presentados. Si todo está en orden, se sella el pasaporte y se procede a controlar la documentación del vehículo para posteriormente pasar por el control de la barrera sanitaria y el control de salida de la zona de frontera, que la Policía Nacional realiza en la barrera de salida.

En Perú, el control migratorio es llevado a cabo por la Dirección Nacional de Migraciones y Naturalización, dependiente del Ministerio del Interior. Los trámites se realizan tanto al ingreso como al egreso y son similares a los efectuados en la frontera boliviana exigiéndose el mismo tipo de documentos y teniendo que llenarse una tarjeta migratoria para el control de acceso al país.

Si todo está en orden se sella el pasaporte, si éste es el documento presentado, y se procede a controlar la documentación del vehículo para posteriormente pasar por el control de la barrera sanitaria y el control de salida de la zona de frontera. Existe un control adicional a la salida de la ciudad de Desaguadero – Bolivia en la ruta a La Paz.

Los tripulantes deben presentar la Libreta de Tripulante Terrestre al día.

Los horarios son similares a los de la aduana. Los trámites particulares en cada país no demoran más de 5 minutos.

El flujo es de unos 3 autobuses diarios y de unos 2.800 vehículos particulares por año.

Transporte

El control de transporte en el paso lo realizan las correspondientes aduanas nacionales.

Los controles son similares para ambos países y tienen como objetivo observar el cumplimiento de las normas internacionales aplicables. La mayoría de las operaciones se realizan al amparo de las prescripciones de la ATIT.

Básicamente, se controla que la empresa y el vehículo estén habilitados por el país para el tránsito internacional con el país de destino, que los seguros para transporte internacional se encuentren al día, que el conductor tenga en regla su documentación personal y que se encuentre habilitado para operar un vehículo internacional. Si de estas inspecciones resulta que el vehículo o el conductor no cumplen con las normas exigidas se procede a detener el camión y labrar las actas

Estos trámites demoran pocos minutos y suelen estar integrados a los trámites aduaneros.

En Bolivia, este control se realiza con la tarjeta chip que posee los datos del vehículo y del MIC/DTA (que documenta la operación que se está realizando y que es otorgada a las empresas habilitadas para el transporte internacional bilateral.

En Perú, la aduana controla con sus equipos informáticos conectados a los servicios centrales, la información de los vehículos y el transportista contra las bases de datos de los permisionados habilitados.

Zoofitosanitario / Salud

En Bolivia, el organismo encargado de los controles es el SENASAG, dependiente del Ministerio de Agricultura. Se encuentra ubicado en el CENAF. El servicio realiza en frontera el control fitosanitario en el transporte público de pasajeros, el registro manual de productos que salen e ingresan por la frontera, la revisión de permisos fitosanitarios y la revisión de inocuidad alimentaria para productos como la leche, tomando muestras y enviando a laboratorio; este trámite puede durar hasta 48 horas

En Perú, el control lo realiza el SENASA, organismo ubicado en una pequeña oficina sobre la calle principal a metros de la cabecera del puente viejo.

El organismo está conformado por 7 personas, 4 médicos veterinarios y 3 ingenieros agrónomos. La experiencia promedio es baja y el personal requiere cursos de fumigación.

Poseen un equipo conectado a sistema central que les permite dar de alta las entradas de mercaderías a las que se le realizan controles

El horario de atención es de 6 a 22 horas y no hay atención fuera de horario.

Las mercaderías de importación a controlar se clasifican por categoría de acuerdo al riesgo fitosanitario asociado a las características de los vegetales y sus plagas.

La clasificación de menor riesgo, requiere sólo la Declaración y el Certificado de Origen. Cuando no existe el Certificado de Origen se debe tomar muestra de la mercadería y enviar ésta al laboratorio ubicado en Puno, el que analiza la mercadería y extiende el certificado correspondiente. Mientras, la mercadería queda retenida en el paso.

La siguiente categoría corresponde a vegetales de mayor riesgo y, en esos casos, se requiere de un Permiso de Importación que debe ser presentado por el representante del importador junto con toda la información requerida (factura comercial, Certificado de Origen, póliza de garantía). Para esta categoría se analizan los documentos y se verifica la mercadería; en caso de problemas, la mercadería se inmoviliza por 72 horas y se la somete a fumigación, si fuera necesario o a su destrucción, previo levantamiento del acta correspondiente.

Por último existe una categoría de vegetales cuya importación esta prohibida.

Los productos nuevos deben sujetarse a análisis de riesgo en el país de origen a fin de que sean aprobados por el SENASA.

Aunque la mercadería no se nacionalice en Desaguadero – Perú (tránsitos a zona franca boliviana), la misma siempre se verifica rompiendo los precintos en frontera y

volviendo a colocarlos, ya que el riesgo fitosanitario existe igual al transitar la mercadería por territorio peruano.

Existen problemas de coordinación con Bolivia. La documentación es, muchas veces, rechazada por los funcionarios peruanos por errores en su llenado, falta de completitud o por la no observancia de las normas que rigen la importación de ciertos productos, como por ejemplo el azúcar. Se realizan reuniones habituales entre los componentes de ambas instituciones en el paso, a fin de consolidar soluciones a los distintos problemas.

Dirección General de Salud (DIGESA – PERU)

La DIGESA tiene una oficina ubicada en una caseta a metros de la cabecera del puente, sobre la calle principal. El objetivo de la instalación es controlar el paso de los productos alimenticios envasados que no se encuentran bajo el control de los SENASA.

La DIGESA se ha instalado recientemente en el paso y cuenta con 2 personas (ambos biólogos) y un equipo informático para levantar la información de los registros locales ya que no se encuentra conectado a servicios centrales.

El horario de atención es de 6 a 22 horas. No atiende fuera de hora.

El organismo controla los alimentos y bebidas de consumo directo, verificando la documentación del importador y realizando la inspección sanitaria que puede requerir el envío de muestras al laboratorio de la DIGEMID en Puno. Los resultados sobre las muestras demoran, por el tipo de proceso, de 24 a 72 horas.

El control de las mercaderías de consumo masivo que se exportan, consiste en verificar que posean el correspondiente Certificado Sanitario de Exportación.

Las particulares características de la zona hacen que atraviesen por la frontera, en forma no convencional (triciclos o carros de tracción humana), artículos de consumo masivo que deben ser controlados por la DIGESA antes de su entrada al mercado.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente**.**

TRAMITE	Bolivia	Perú
Tránsito	50 minutos	-----
Importación canal verde	1 hora	-----
Importación canal rojo	3 a 5 horas	5 a 6 horas
Exportación canal verde	1	1
Exportación canal rojo	2	2
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden, aproximadamente, 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos, hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control de cargas mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso sin el acondicionamiento requerido para las cargas o bien existir problemas en el pago de derechos que imposibiliten la realización del trámite.

Salvo en el caso de problemas, los camiones que arriban a la frontera antes de las 14 a 15 horas son liberados en el mismo día. Asimismo, el 30% del flujo constituido por despachos Bolivia – Bolivia en tránsito por Perú, sufre demoras mínimas para atravesar la frontera.

Conclusiones Generales

- La actividad comercial de las poblaciones aledañas ocasiona severas restricciones a la utilización del puente viejo por parte del transporte internacional. Las dos alcaidías, de común acuerdo, cierran la vía los días viernes para permitir el desarrollo de las ferias regionales. Algo similar, aunque en menor cuantía sucede los días martes.

- El comercio transfronterizo (legal e ilegal) se realiza de modo artesanal trasbordando la mercadería desde los camiones a pequeños triciclos que atraviesan el puente y vuelven a cargar la mercadería en camiones para su tránsito a destino final. Existen aproximadamente 4.000 triciclos en la zona por lo que buena parte de los ingresos de las poblaciones aledañas está explicada por esta operación.

- Recientemente se inaugurado un nuevo puente, con un costo aproximado de u$s 3,5 millones, que permite el tránsito de vehículos sin pasar por la vialidad urbana de ambas ciudades.

- Existe el proyecto para construir un CEBAF (Centro Binacional de Atención en Fronteras) promovido por los gobiernos de ambos países, cuya financiación estaría a cargo de la CAF. El CEBAF se ubicaría en las cercanías del nuevo puente recientemente inaugurado, evitándose de esta forma el paso de vehículos de cargas por la vialidad urbana. Se están analizando las alternativas de localización y características del proyecto (control unificado binacional en un mismo ámbito, criterio de país de entrada país sede e incluso la utilización de la infraestructura existente en TASA).

- La opinión de la Cancillería boliviana sería proclive a la instalación de sendos edificios (uno en cada país) que albergarán a los funcionarios de los dos países, mientras la aduana es favorable a utilizar las instalaciones de TASSA. Las fuerzas vivas de ambas ciudades son poco entusiastas con la idea de erradicar el transporte internacional del puente viejo por el efecto negativo que podría tener sobre la actividad comercial y por la mayor transparencia que generaría en el tráfico fronterizo.

- Estas cuestiones serán definidas mediante la realización de un estudio urbanístico que convertiría a ambas localidades en una ciudad binacional y explicitaría los mecanismos operativos para que el puente viejo sea utilizado sólo para el comercio fronterizo y el nuevo para el transporte de cargas internacional.

- El estadio del proyecto brinda una excelente oportunidad para plasmar en el primer CEBAF de la Comunidad Andina, las características físicas, operativas y funcionales consideradas adecuadas para el paso de frontera "deseable" en la región.

- Cualquiera sea la alternativa seleccionada, ésta permitirá la utilización plena de la nueva infraestructura ya que actualmente el puente nuevo, debido a la ausencia de instalaciones aduaneras, sólo es utilizado por los vehículos en lastre y algunos tránsitos, quienes deben desplazarse hasta las instalaciones aduaneras en las ciudades para cumplimentar los trámites respectivos.

- La materialización del CEBAF, obligará al gobierno boliviano a renegociar el contrato con la firma Frontera S.A. renovado recientemente por 15 años.

- Las redes viales de acceso de ambos países se encuentran pavimentadas y en buen estado.

- Los controles a los pasajeros y las cargas no se encuentran integrados, al igual que los sistemas informáticos de los organismos similares de ambos países.

- Los horarios de atención del paso son extendidos y respetados por todos los organismos presentes.

Bolivia

- El área de control de pasajeros se encuentra ubicada en el CENAF aledaño a la cabecera del puente viejo. No posee playa de estacionamiento y los vehículos estacionan sobre la calle principal de la ciudad que es la ruta de acceso al puente.

- El edificio se encuentra en mal estado de conservación y su ubicación e instalaciones lo hacen totalmente inadecuado para las funciones que debe cumplir. No existen servicios para los viajantes. Los servicios sanitarios existentes son muy precarios Al no tener playa los controles aduaneros y sanitarios se realizan en la calle en un espacio sin techar.

- Los tiempos que demandan los controles a los pasajeros y tripulación son mínimos.

- El edificio de la aduana para el control de cargas se encuentra ubicado a 600 metros del puente viejo. La red vial que deben utilizar los camiones cuando acceden a la ciudad es mayoritariamente de tierra y se encuentra en pésimo estado.

- El área de control de cargas de Bolivia se encuentra concesionada a la firma Frontera S.A., cuyo contrato ha sido renovado recientemente por el lapso de 15 años. En dicha renovación se estipula la obligación de la empresa de invertir 3 millones de dólares en el conjunto de recintos que administra (entre otros, Tambo Quemado y Desaguadero). No hay detalle de las obras comprometidas en cada caso.

- El administrador no cumple ninguna tarea de coordinación de los organismos de control que se desempeñan en el paso y tampoco servicios a los transportes o a las cargas que justifiquen las tasas que percibe de los transportistas.

- El recinto es inexistente, los camiones estacionan en un terreno baldío aledaño o en la vía pública. No existen elementos mínimos para el control de las mercaderías, balanzas, seguridad o servicios para los transportistas.

- Los camiones con cargas peligrosas estacionan en las calles de la ciudad frente a las viviendas particulares. El espacio urbano está degradado por la actividad del transporte y la intensa actividad comercial.

- La modalidad de tránsito aduanero es la más utilizada en este paso (la casi totalidad de los despachos tienen su intervención aduanera en La Paz), lo que otorga marcada fluidez a las operaciones de control. No obstante, se verifican algunas operatorias de nacionalización de mercadería y formalización de exportaciones.

- La cantidad de personal de verificación disponible es insuficiente y su actitud y aptitud muy buena. El privilegio en la atención de pasajeros y de las cargas perecederas, genera tiempos ociosos a los otros tipos de mercaderías que podrían evitarse.

- La iniciativa de implantación del MIC/DTA electrónico vía el sistema de tarjeta chip es un avance tecnológico y operativo importante que busca optimizar los tiempos de los trámites y simplificar los controles. Incluso, con pequeños cambios podría coadyuvar a implementar un sistema de control de gestión de todos los organismos involucrados en el comercio exterior. Esta iniciativa debería considerarse como prueba piloto para una futura extensión al resto de los países de la región.

- El proceso de verificación por parte de firmas privadas puede demorar la estancia del camión en la frontera más de un día. En la actualidad, esta tarea es realizada por la aduana, para casi el 90% de los productos de acuerdo a las reglas de la OMC.

- La liberación de los vehículos, salvo problemas en la documentación, de pago de derechos o por la intervención de verificadores privados, se realiza en el mismo día del arribo.

Perú

- El CENAF de Desaguadero es un edifico de una planta de aproximadamente 300 m^2 ocupado por la aduana; las oficinas son compartidas por la Cámara de Comercio y la Policía Fiscal.

- Está ubicado sobre la calle principal a unos 100 metros del puente. En el trayecto del puente a la aduana, a ambos lados de la calle principal, existen pequeñas oficinas adicionales para los servicios de Sanidad, Salud, Migraciones y Policía mezcladas con oficinas y locales que realizan diversas actividades comerciales privadas.

- En general, la infraestructura y el equipamiento son poco adecuados para las tareas que se realizan, como lo son los servicios disponibles para pasajeros y transportistas.

- La cantidad de personal es insuficiente y existen problemas con la rotación del mismo.

- En Desaguadero – Perú se utiliza como recinto aduanero la Terminal de TASSA (Terminales y Almacenes del Sur S.A.), un recinto cerrado de carácter privado donde se realizan algunos trámites aduaneros. Este recinto está estratégicamente ubicado cerca del acceso al nuevo puente internacional y se encuentra conectado informáticamente con la aduana.

- Dadas las características operativas de la aduana peruana, la totalidad de los despachos de importación deben nacionalizarse en la frontera y los de exportación, formalizarse en dicho ámbito. Los únicos tránsitos admitidos son los que utilizan a Perú como territorio de paso. En esta situación se encuentran las operaciones que realiza Bolivia desde y hacia sus zonas francas ubicadas en los puertos peruanos.

- La realización de los controles, a pesar de la modalidad apuntada, no demandan más de 5 a 6 horas en el caso de las importaciones. En ausencia de problemas de documentación y pago de derechos, la mercadería es liberada en el día de su arribo.

- Existen demoras asociadas al incumplimiento de las normas de importación de los países (certificados fitosanitarios en el caso de exportación de azúcar boliviana, por ejemplo) o en la precariedad de algunos transportes o embalajes que motivan la realización de controles adicionales en el caso de mercaderías vegetales, animales o alimenticias.

- Se aprecia como necesario reforzar los acuerdos y prácticas sobre protocolos fitosanitarios y promover un fortalecimiento institucional y mejores prácticas comerciales en los exportadores, como forma de incrementar la fluidez del transporte en el paso.

- La utilización de TASSA como localización del CEBAF es una alternativa que debe evaluarse por el bajo costo de las inversiones adicionales que requeriría y por la estratégica ubicación de la terminal respecto al puente nuevo.

FRAY BENTOS (UR) – PUERTO UNZUE (AR)

Datos Generales

Vincula los países de Argentina, por la provincia de Entre Ríos y Uruguay por el departamento de Río Negro. La conexión física se realiza a través del Puente Internacional Libertador General San Martín, ubicado sobre el río Uruguay. El Comité Administrador del Río Uruguay administra el puente y lo mantiene, cobrando una tasa de uso.

La característica del relieve es llanura húmeda con lomadas. El clima es templado húmedo con lluvias anuales promedio de 1.000 milímetros y temperaturas extremas de 39° en verano y – 3° en invierno.

Las localidades fronterizas más cercanas son Gualeguaychú (Argentina, 90.000 habitantes) ubicada a 34 km. del paso y Fray Bentos (Uruguay – 30.000 habitantes) ubicada a 8 Km. del límite.

La red vial argentina de acceso esta conformada por la ruta nacional N° 136 que vincula al paso con la ciudad de Gualeguaychú y las rutas nacionales N° 14 y N° 20. El acceso está pavimentado y presenta un estado regular por deficiencias en la carpeta y en la demarcación en algunos tramos.

En el Uruguay, la red vial de acceso está constituida por las Rutas N° 2 y N° 24 que conectan a Fray Bentos con Montevideo y Paysandú, respectivamente. Ambas rutas se encuentran pavimentadas y en buen estado. En Fray Bentos existe disponibilidad ferroviaria que no es utilizada desde el año 1997

Las distancias del paso de frontera a Buenos Aires y Montevideo son 264 Km. y 309 Km., respectivamente

En el área de influencia inmediata de Argentina las actividades económicas más importantes son la agricultura y la ganadería. También existen industrias conserveras de carnes, frigoríficos y molinos arroceros.

Fray Bentos cuenta con un puerto dotado para la exportación de cereales producidos en la zona. Industrias de conservas cárnicas, textiles y astilleros

El paso no posee problemas de temporalidad y se encuentra abierto todo el año. En el año 2000 se registró el paso de 260.000 automóviles particulares (principalmente turistas) y de 75.000 ómnibus y camiones.

Los controles en el paso se encuentran parcialmente integrados en el lado uruguayo. Si bien los acuerdos entre los países indican que debería existir un único recinto integrado para el control de las operaciones de carga y pasajeros, la falta de infraestructura ha impedidos la localización de los controles de carga argentinos.

Existen dos recintos ubicados en ambas márgenes del río Uruguay. En el lado argentino se realizan las operaciones relacionadas con el control del transporte de carga de importación y exportación de dicho país (aduana y transporte). En el centro de frontera propiamente dicho (ubicado en el lado uruguayo) se realizan todas las operaciones de carga de Uruguay, las verificaciones conjuntas de los aspectos fitosanitarios de las cargas y los controles – integrados – de los pasajeros (aduana, migraciones, fitosanitarios), incluidas las migraciones de los transportistas.

Los controles de pasajeros, se realizan en un único recinto pero su consecución es secuencial. Los controles fitosanitarios, son los únicos que se realizan al unísono, trabajando los técnicos de ambos países sobre una misma muestra.

El Centro de Frontera es administrado por la Dirección Nacional de Fronteras del Uruguay, organismo responsable por la infraestructura, operación y seguridad del mismo. No obstante, sus facultades respecto a los organismos nacionales presentes son muy limitadas.

A un costado del centro de frontera, en el lado uruguayo se encuentran las instalaciones de la zona franca Río Negro.

Organismos de control y otros servicios

Los organismos que se encuentran presentes en el paso y el horario de atención de cada uno de ellos, es el siguiente:

Servicio	Argentina	Uruguay
Aduana	Dirección General de Aduana. Cargas: lunes a viernes de 7.00 a 19.00 hs. y sábados de 7.00 a 13.00 hs. Habilitación en horario extraordinario con pago de tasa. Pasajeros todos los días las 24 horas.	Dirección de Aduana Cargas: Lunes a viernes de 8.00 a 20.00 hs. y sábados de 8.00 a 15.00 hs. Pasajeros: todos los días las 24 horas.
Migraciones	Dirección de Migraciones (el control lo realiza Gendarmería Nacional) – Horario 24 hs.	Dirección de Migraciones. Horario 24 hs.
Transporte	Secretaría de Transporte (el control lo realiza Gendarmería Nacional). Horario 24 todos los días 24 horas	Ministerio de Transporte y Obras Públicas (el control lo realiza Prefectura Naval del Uruguay). Todos los días 24 horas.
Fitosanitario	SENASA: lunes a viernes de 8.00 a 16.00 hs. – Habilitación en horario extraordinario	Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca – Lunes a viernes de 8.00 a 16.00 hs. Habilitación en horario extraordinario
Bancario	Se utilizan sistemas de pago electrónico	Banco de la República Oriental del Uruguay – sólo se puede abonar en Montevideo.
Otros (especificar)	Dirección de pasos de Frontera del Uruguay - Prefectura Naval del Uruguay – Administración y Seguridad del Centro de Frontera. 24 horas	

No existe coordinación de feriados. Los horarios formales de inicio no se respetan. El personal de aduanas arriba a los predios donde se realiza el control una hora más tarde que la prevista.

A pesar de la normativa regional referida a la homogeneidad horaria de todos los entes de control presentes en el paso, hasta la fecha no se ha conseguido su

cumplimiento – básicamente por problemas presupuestarios - por parte de todos los organismos involucrados.

No se apreció predisposición de parte de los responsables de los entes aduaneros para lograr una mayor integración en los controles. En particular en Argentina, los funcionarios de Aduana se muestran renuentes a trasladarse al Centro de Frontera.

La excepción está dada por los funcionarios que realizan los controles fitosanitarios de ambos países, quienes en la actualidad realizan la verificación física de la mercadería en forma conjunta.

Flujos comerciados:

El paso constituye la primera vinculación en importancia para el comercio bilateral por carretera entre Argentina y Uruguay y vía principal por donde se canaliza el comercio bilateral de Uruguay con Chile y Bolivia, en tránsito por Argentina. También – aunque de menor importancia – se verifican despachos del comercio entre Argentina y Brasil que, en tránsito por Uruguay, utilizan este paso y los de Santana do Livramento – Rivera, Jaguarao – Río Branco y Chuí – Chuy.

El tonelaje anual transportado por el paso, en el año 2000, ascendió a más de 900.000 toneladas, de las cuales 820.000 correspondieron al comercio argentino – uruguayo.

El movimiento diario de camiones cargados y en lastre es de aproximadamente 250 vehículos.

Existe marcada direccionalidad en la carga transportada entre AR y UR: 75% sentido AR – UR, mientras los flujos entre Chile y Uruguay son equilibrados.

El valor promedio de la tonelada comerciada entre Argentina y Uruguay, alcanzó a 570 u$s/ton , tanto para las exportaciones argentinas como para las de Uruguay.

Los principales productos transportados entre Argentina y Uruguay son: manufacturas de minerales no-metalíferos; papel y cartón; cereales; madera; leña y carbón vegetal; abonos manufacturados; productos químicos inorgánicos; automóviles y motocicletas; carnes y despojos; animales vivos; maquinaria generadora de energía; otros artículos manufacturados; aceites esenciales y productos de perfumería; productos lácteos; tinturas y pigmentos; piensos para animales; vegetales y frutas; productos químicos diversos; manufacturas de hierro o acero; margarinas y prep. comestibles; explosivos y productos de pirotecnia; bebidas; azúcar y miel; semillas y frutas.

En la vinculación Chile – Uruguay, los principales productos intercambiados son: pulpa; cereales; papel y cartón; carnes y despojos; productos lácteos; explosivos y productos de pirotecnia; manufacturas de caucho; productos. de condensación y resinas; pescados; productos químicos inorgánicos; productos en bruto, vegetal y animal; vegetales y frutas; pulpa; manufacturas de hierro o acero; manufacturas de metales; margarinas y preparados comestibles; metales no ferrosos; aceites esenciales y productos de perfumería.

Características de los Distintos Servicios Nacionales de Control

Recinto aduanero

El predio está ubicado a unos 4 Km. de la cabecera argentina del puente internacional, en el viaducto que une al mismo con la ruta N° 136 en la Argentina. Es el obrador original utilizado para la construcción del puente internacional al que casi no se le han hecho reformas. A los costados del mismo se encuentran los carriles de

entrada y salida al país. Un croquis de las instalaciones actuales puede verse en el siguiente plano (link).

Posee una playa con espacio para alrededor de 80 camiones ubicada a la vera de la ruta de acceso. Los camiones, en los momentos de mayor demanda estacionan sobre las banquinas de la ruta.

No existe sistema de asignación de boxes para el estacionamiento de los camiones, por lo que los mismos se ubican, de manera desordenada, en donde encuentran espacio.

No existen espacios especiales para cargas refrigeradas y peligrosas.

No existen elementos para el manipuleo de la carga.

No posee áreas para el trasbordo (esta operatoria es inexistente en el paso) ni bodegas para el almacenamiento de la mercadería. Las inspecciones físicas deben realizarse, en la mayoría de los casos, debajo del tinglado aledaño a las oficinas de Aduana (ver foto), en condiciones precarias.

El diseño del predio es inadecuado para las tareas de control que en el mismo deben realizarse. Su construcción obedeció a otras necesidades (obrador del Puente) y ello se refleja claramente. Se encuentra en mal estado de mantenimiento y los servicios sanitarios disponibles para los empleados son inadecuados.

Posee balanza, ubicada en la vía de ingreso a la Argentina. En ocasión de la visita no se observó que los vehículos de exportación fuesen pesados. De querer hacerlo deberían ingresar al recinto fiscal, rodear el edificio de la aduana y volver a salir por las vías de ingreso de los vehículos al país. Una vez pesados deberían dar una nueva vuelta y retomar la mano hacia el carril con sentido a Uruguay.

El espacio disponible en el recinto para los camiones que ingresan desde Uruguay es limitado, lo que genera que funcionarios de la aduana argentina, ubicados en el Centro de Frontera, regulen la salida de los camiones del centro hacia el lado argentino, en función de esta restricción.

El cerco perimetral no es completo y la iluminación es deficiente. No tiene barrera de entrada y salida y la seguridad es brindada por la Gendarmería Argentina.

El predio cuenta con energía de línea, agua potable, desagües cloacales y telefonía.

Se producen caídas de energía producto de tormentas y de una instalación no adecuada. No poseen sistemas alternativos frente a estas fallas.

No posee un sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos ni sistema de llamada por altavoces para transportistas y despachantes.

No existe espacio para los despachantes en el predio. En su ausencia utilizan un espacio cedido dentro de las oficinas de la Aduana.

Los espacios para los transportistas son por demás deficientes, existiendo un comedor que está concesionado a una empresa privada y un sanitario que pertenece al comedor y no posee las características mínimas de salubridad. Los servicios para los transportistas en materia de comunicaciones son inexistentes.

Posee espacios aledaños libres como para lograr una expansión y adecuación a fin de cubrir las necesidades básicas.

El uso del predio y la playa son gratuitos.

En el predio se encuentra ubicada una pequeña caseta enfrentada a la aduana donde Gendarmería Nacional realiza los controles de transporte. Dentro del recinto también se encuentra un edificio de la Gendarmería Nacional destinado al resto de los efectivos que cumplen funciones migratorias y de seguridad en el paso.

Centro de Frontera

El predio, ubicado sobre la margen este del río Uruguay al pie del puente internacional, integra la atención de pasajeros y las cargas uruguayas. Es el lugar previsto para que se concrete un centro integral de frontera con la asistencia de los dos países. Un croquis de las actuales instalaciones puede verse en el siguiente plano (link).

En este predio se realizan los controles aduaneros uruguayos y migratorios y fitosanitarios para ambos países.

El edificio para el control de pasajeros, que alberga a los funcionarios nacionales de aduana y migraciones de ambos países, es adecuado y confortable. En sus costados, en ambas direcciones, posee dársenas cubiertas para el control de los vehículos pasantes en cantidad adecuada, aunque en algunos días de pico de la temporada estival se observa cierta saturación. El edificio dispone también de una tienda libre de impuestos y oficinas para la Dirección de Pasos de Frontera del Uruguay.

Posee una playa con espacio para alrededor de 200 camiones y otros tantos vehículos privados; de todos modos, su proximidad con la salida del puente provoca, en los momentos de picos de turismo (enero y febrero), congestionamientos de tránsito que llegan a paralizar el flujo de vehículos.

No existe sistema de asignación de boxes por lo que los transportistas estacionan, de manera desordenada en los lugares disponibles de las playas. Tampoco cuenta con un sistema de llamadas para despachantes y transportistas

No posee áreas de trasbordo ni bodegas y las inspecciones se realizan en el edificio de cobertizos de inspección. El equipamiento para los controles es muy precario.

Posee balanza (aunque sin tira de control) en el carril de ingreso de vehículos desde argentina a pocos metros de la entrada al centro de frontera, cerco perimetral, iluminación y generador auxiliar que provee energía en caso de caídas del suministro, al área de control de pasajeros.

Tiene barrera de entrada y salida y la seguridad es brindada por la Prefectura de Uruguay.

Existen espacios especiales para cargas peligrosas, pero no para cargas refrigeradas.

No posee un sistema de control de gestión del movimiento de los vehículos.

Si bien el predio es amplio, el diseño y la circulación son inadecuados. Se mezcla la circulación de los vehículos de cargas con los de pasajeros y esa circunstancia, más la mala ubicación de la balanza y del cobertizo de inspecciones, provoca que los camiones deban circular por el predio en varias oportunidades.

Por otro lado las oficinas de la Aduana de Uruguay se encuentran repartidas en dos edificios bastante alejados 200 metros entre si (y ambas a 150 metros de las oficinas de los despachantes de aduana) que implican el traslado de personal, documentación y representantes por el predio a fin de dar continuidad a los trámites pertinentes, provocando demoras y problemas en el circuito correspondiente[2].

[2] Algunos dependientes de los despachantes de aduana utilizan ciclomotores para desplazarse de una oficina a la otra

Los servicios a los transportistas y pasajeros en general constan de un comedor que está concesionado a una empresa privada y sanitarios con servicios razonables, aunque limitados. Los sanitarios se encuentran a más de 200 metros del área de control de pasajeros. Los turistas que arriban de Argentina sólo pueden usar sus instalaciones una vez que han concluido los trámites migratorios.

Posee espacios aledaños libres como para lograr una expansión y adecuación a fin de cubrir las necesidades básicas.

Los despachantes locales poseen espacios para oficinas dentro de la zona del predio independizado del sector de Aduanas.

El uso del predio y la playa son gratuitos.

Zona Franca Río Negro

Fuera del centro de frontera, ubicada sobre las costas del Río Uruguay a escasos metros del puente internacional, la zona franca ocupa un área total de 53 hectáreas, de las cuales 14, se encuentran desarrolladas**.**

Cuenta con 8.000 m^2 de depósitos, 290 m^2 de oficinas, playa de contenedores para 15.000 unidades; electricidad - Línea de 15 - 0,4 kv, -, redes generales de uso exclusivo, agua corriente, telecomunicaciones, sistema de prevención y combate de incendios con redes independientes; Balanza con control computarizado con capacidad para 60.000 kgs, auto elevadores y grúas y vigilancia privada permanente, las 24 horas.

La firma operadora de la zona franca ha presentado ante la aduana de Uruguay un anteproyecto para albergar en su interior al área de control integrada de cargas del paso.

Servicio de Aduana → Uruguay

Infraestructura de Oficinas

Las oficinas se encuentran divididas en dos edificios independientes en el predio. El estado general es adecuado con razonable diseño y circulación y espacio para los agentes, en el edificio correspondiente a Mesa de Registro y Xerox. El espacio reservado para el área de Inspecciones es un cobertizo de regular estado y cuyas oficinas son incómodas y poco adecuadas para las tareas.

Poseen varias líneas telefónicas aunque solo para llamadas locales a Fray Bentos; se producen regularmente cortes de comunicaciones. No poseen medios alternativos de comunicación.

Poseen fotocopiadora.

Las líneas de energía eléctrica provenientes de Fray Bentos se cortan habitualmente, si bien el predio posee generador este solo abastece el área de pasajeros, dejando en muchos casos sin posibilidad de operación a los sistemas del área cargas.

El estado del mobiliario es regular aunque suficiente para las necesidades.

No requieren espacio para almacenamiento de información ya que la misma es despachada a Montevideo todas las semanas.

Los servicios sanitarios para el personal son modestos pero en buen estado de conservación.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 13 equipos de mediana antigüedad, todos ellos conectados por una línea punto a punto al sistema informático aduanero central (Lucia). La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento, el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada para todo el parque de la Aduana de Uruguay (Zonda).

La caída del servicio de comunicaciones de datos inhabilita el servicio aduanero retrasando la operatoria, situación que ocurre con cierta frecuencia.

Existen quejas por la lentitud general del sistema Lucia.

Recursos Humanos

El plantel total es de 31 personas, 19 en la zona de cargas y 12 en pasajeros, 8 de ellos dedicadas al control físico de las mercaderías. En general, se considera que la calificación y cantidad de los recursos humanos son adecuados para la situación actual. El personal posee una extensa experiencia en tareas aduaneras.

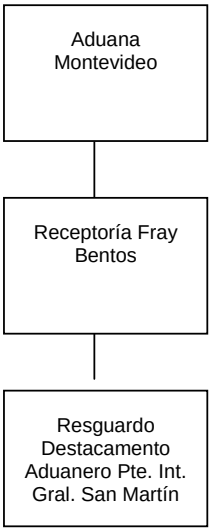
El personal cumple turnos rotativos.

Poseen programas de incentivos basados en la detección de ilícitos por los cuales reciben como premio un porcentaje de lo recaudado.

Capacitación

Si bien se, el personal del área, coincide que la capacitación es adecuada se considera que existen cursos y planes de capacitación ofrecidos desde la Administración Central pero que resultan de difícil acceso al personal de frontera, en especial se reclaman cursos de operación del sistema Lucia, control de ilícitos y valoración.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

De acuerdo a la práctica aduanera vigente, las operaciones de importación a Uruguay requieren de la nacionalización de las mercaderías en frontera, no existiendo, salvo casos excepcionales (destino zona franca uruguaya o a terceros países en tránsito por Uruguay), el tránsito hasta una aduana interior. Por lo tanto, la casi totalidad de la mercadería es nacionalizada en frontera. Por otra parte es habitual la formalización de

las exportaciones en frontera. Por otro lado, las características de las mercaderías habituales conlleva en muchos casos la realización de controles fitosanitarios recargando la operatoria del paso.

Debido a las prácticas operativas imperantes de los exportadores e importadores de ambos países, los trámites de exportación se verifican mayoritariamente en la mañana y los de importación por la tarde.

La emisión de los documentos oficiales en el Uruguay está tercerizada en la firma Xerox; ésta es la encargada de emitir los distintos modelos de DUA (Declaración Única Aduanera) de acuerdo al tipo de trámite que se realiza. Esta emisión sólo se puede realizar previo pago de las tasas y aranceles nacionales y del servicio de Xerox.

Por otro lado, las oficinas de Mesa de Entradas y Xerox, que intervienen en los distintos procesos se encuentran dentro del predio pero ubicadas en un extremo del mismo, y los despachantes y el área de verificación se encuentran en el extremo opuesto.

Horarios

El horario es de 8.00 a 20.00 hs. de lunes a viernes y de 8.00 a 15.00 para los días sábados.

La atención fuera de horario se realiza a pedido con el pago de una tasa extraordinaria.

Las características de los horarios hacen que no se despachen vehículos para Argentina más allá de las 18 horas debiendo realizar el control previo antes de las17.

Selección de Canales

Si bien el sistema Lucia es quien elige canales debe tenerse en cuenta que para Uruguay, en estos momentos, todas las operaciones de importación son CANAL ROJO y las de exportación CANAL VERDE; los tránsitos pueden ser, de acuerdo al caso, canal VERDE o NARANJA.

Lastre

Para el lastre se realiza un control de transporte durante las 24 horas en las oficinas de turismo.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo sustancias peligrosas .

TRANSITO

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

DUA (Declaración Única Aduanera – Tránsito)

IMPORTACION

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

Certificado de Origen

DUA (Documento Único Aduanero – Importación)

EXPORTACION

Conocimiento de embarque

MIC/DTA

Factura comercial

DUA (Documento Único Aduanero – Exportación)

Operatoria de Tránsito

Ingresado el camión a la playa, el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Este verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante.

El despachante comienza la gestión del DUA - Tránsito (pudo haberla pregestionado ya que el sistema Lucia lo permite), confirma los datos en el Lucia y asocia el DUA al Manifiesto

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xerox.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada y se asocia al Lucia el ingreso del trámite. En el caso de un tránsito de salida se concluye el trámite, liberando la carga y el camión.

En el caso de un tránsito de entrada se asigna canal que puede ser:

Canal Verde

Se verifica el medio físico constatando los datos del vehículo, la cantidad de bultos declarados y el estado de los precintos. Si no tiene autorización para viajar con precintos se le asigna custodia, se informa al sistema Lucia y se libera el vehículo.

Canal Naranja

Además de las verificaciones del canal verde se realiza un control de la documentación presentada por el representante.

Operatoria de Importación

Debe tenerse en cuenta que todas las operaciones de importación uruguayas son actualmente canal ROJO.

Ingresado el camión a la playa el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Este verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante.

El despachante comienza la gestión del DUA (pudo haberla pregestionado ya que el sistema Lucia lo permite), confirma los datos en el Lucia, asocia el DUA al Manifiesto y paga los aranceles correspondientes.

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xerox.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada, se asocia al Lucia el ingreso del trámite y se asigna vista.

Con el vista de aduana asignado, el despachante debe dirigirse con la documentación al área de Control Integrado, quien solicitará la presencia del camión para la verificación correspondiente.

Debe tenerse en cuenta que si existieran otros controles (fitosanitario, sanidad, etc.) deberán realizarse con anterioridad a la verificación aduanera.

El vista de aduana controla bultos, peso y mercaderías y, en caso de no existir discrepancias, sella y firma las copias correspondientes del DUA y el MIC/DTA y cierra la operación en el sistema Lucia.

El despachante entrega la documentación correspondiente al transportista para el egreso del camión.

En el momento del egreso del camión del predio se controla la documentación MIC/DTA, DUA y las migraciones del transportista.

Operatoria de Exportación

Debe tenerse en cuenta que todas las operaciones de exportación uruguayas son actualmente canal VERDE.

Ingresado el camión a la playa el agente de transporte prepara la documentación y la entrega al sector de Mesa de Registro. Éste verifica la misma, le asigna un número de trámite para el tránsito y entrega el resultado al despachante.

El despachante comienza la gestión del DUA - Exportación (pudo haberla pregestionado ya que el sistema Lucia lo permite), confirma los datos en el Lucia, asocia el DUA al Manifiesto.

En este estado puede emitir el DUA original previo pago del arancel de Xerox.

Una vez obtenido el DUA, se incorpora al resto de la documentación y se entrega en la Mesa de Recepción de Documentación; en ella se revisa la documentación presentada, se asocia al Lucia el ingreso del trámite.

El despachante debe dirigirse con la documentación al área de Control Integrado, donde se revisa la documentación correspondiente y, en caso de no existir, discrepancias se sellan y firman las copias correspondientes del DUA y el MIC/DTA y se cierra la operación en el sistema Lucia.

El despachante entrega la documentación correspondiente al transportista.

En el momento del egreso del camión del predio se controla la documentación MIC/DTA, DUA y las migraciones del transportista.

Servicio de Aduana → Argentina

Infraestructura de Oficinas

La estructura de las oficinas está basada en el obrador original del puente; son de chapa acanalada en mal estado de conservación.

Si bien la cantidad de metros asignados pueden considerarse razonables, el estado de gran parte de ellos los hace inhabitables por goteras y problemas de ambientación e iluminación.

Los servicios sanitarios para funcionarios se encuentran en mal estado de conservación y no son adecuados para el personal.

La circulación es inadecuada dado que el edificio no fue construido para las funciones actuales.

La presencia de oficinas y la cabina pública para los despachantes en el mismo edificio atentan contra las normas básicas de auditoria y control.

Poseen cuatro líneas telefónicas las que pueden ser insuficientes en algunos momentos del día. Las líneas tienen caídas habituales. Poseen un medio alternativo de comunicación con el personal argentino ubicado en el predio del lado uruguayo, radio de tipo VHF.

El mobiliario es inadecuado e insuficiente para las necesidades.

El tendido de red energía eléctrica tiene inconvenientes y suele cortarse con las tormentas; la instalación eléctrica interna no cumple con las condiciones mínimas de seguridad para oficinas.

No posee fotocopiadora.

El archivo de la documentación representa un problema dado la falta de espacio adecuado para el mismo.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 12 equipos de tecnología media, 9 de ellos conectados por satélite a las oficinas de la Aduana Central y al Sistema informático aduanero María. Existe un sistema alternativo de comunicaciones utilizando radio frecuencia y un módem pero esta alternativa degrada la capacidad del sistema. El sistema de comunicaciones y la instalación interna de la red son soportada por la empresa Telecom Soluciones.

La cantidad y características del equipamiento son adecuadas para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento, el servicio de mantenimiento lo presta una empresa privada local.

Existen problemas con las impresoras, todas de matriz de puntos con muchos años de uso, las que impiden la buena impresión de documentos oficiales.

No poseen sistemas de soporte alternativo de energía (UPS).

Existen quejas por la duplicación de carga de información para ciertas operaciones del María

Recursos Humanos

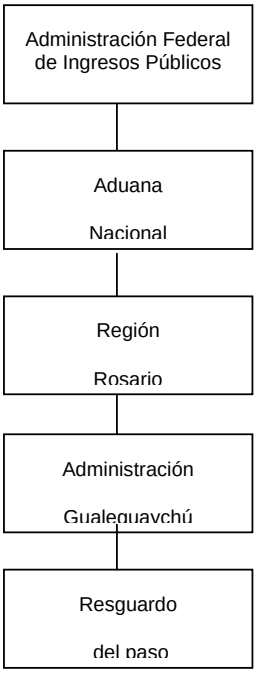
El plantel total es de 30 personas, 22 de ellas en cargas y el resto en las oficinas de turismo en el predio uruguayo. Nueve están dedicadas al control físico de las mercaderías.

Los perfiles del personal y la experiencia del grupo son adecuados para las tareas. Se considera que faltan guardas para los volúmenes de trabajo.

Capacitación

No existen programas de capacitación habituales y la mayoría se realiza con personal interno. El personal considera necesario que se brinden programas sobre valoración, régimen de origen, atención al público, fondeo y clasificación.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

Dado el flujo de llegada de los camiones, las exportaciones se realizan por la mañana y las importaciones por la tarde.

La utilización del MIC/DTA y el tránsito aduanero (en más del 90% de los despachos de exportación e importación) agiliza los procedimientos en frontera.

La funcionalidad de la infraestructura disponible, coadyuva a que los agentes aduaneros organicen su trabajo en lotes, lo que perjudica la fluidez de los controles. El vista de aduana debe trasladarse aproximadamente 150 metros desde el área de oficinas hasta la playa de camiones para verificar los precintos y las sogas. Adicionalmente, debe "intuir" donde se encuentra el camión ya que no existe asignación preestablecida de box para el estacionamiento. Así, se genera la molestia de tener que realizar lo descripto en cada despacho – molestia que se incrementa los días de lluvia o intenso frío – por lo que los agentes optan por realizar los trámites en lotes y verificar al unísono los vehículos incluidos en los mismos.

Horarios

Horario es de lunes a viernes de 7.00 a 19.00 hs.

La atención fuera de horario se realiza a pedido y con pago de tasa.

Selección de Canales

El sistema María posee un módulo de selección de canales por sorteo, los mismos se realizan una vez ingresado el trámite correspondiente y pueden ser VERDE, ROJO o NARANJA.

Ciertas cargas, de acuerdo a las normas, son de CANAL ROJO como las cargas fraccionadas, textiles, plástico y regímenes especiales.

Las cargas de MERCOSUR son habitualmente VERDES.

Lastre

El pasaje de vehículos en lastre puede realizarse durante las 24 horas

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo, sustancias peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

IMPORTACION

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen

Packing – list

Manifiesto de Importación

Certificados sanitarios (cuando correspondan)

EXPORTACION

Manifiesto de Exportación

Conocimiento de transporte

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Factura comercial

Operatoria de Tránsito

Salida

El transportista se dirige al sector de control de transporte donde se revisa el vehículo (ver detalle en la operatoria de transporte).

Una vez sellado el MIC/DTA, el agente de transporte procede a preparar información y entregarla al área de Resguardo Aduanero.

El área controla los documentos y revisa el camión, controlando contra los datos del MIC/DTA, los números de las patentes, el estado de los precintos y su numeración.

En caso de encontrar errores en los precintos procede a pesar el camión y controlar bultos y kilos con respecto al MIC/DTA, si no encuentra inconvenientes procede a poner nuevos precintos en el vehículo, labrar acta de cambio y modificar el MIC/DTA.

Si no hubiera errores en los precintos se confirma el arribo del camión en el sistema Maria, se registra el cumplido, se sellan y firman los correspondientes ejemplares del MIC/DTA y se entregan al transportista para la continuidad del viaje.

En caso de encontrar errores no salvables, se procede a labrar acta y a detener el camión.

Entrada

El transportista que viene de la frontera uruguaya debe pasar por un control previo de transporte que realiza la Gendarmería Argentina en el predio de turismo (lado uruguayo). Este control verifica que la documentación sea correcta y así evita que crucen hacia Argentina camiones que podrían tener inconvenientes de difícil solución en el lado argentino. Esta operatoria sirve además en los momentos de pico para controlar el flujo de camiones e impedir que se produzcan atascamientos del lado argentino ya que la playa de maniobras es de menor capacidad.

Luego de atravesar el puente el transportista se dirige al sector de control de transporte donde se revisa el vehículo (ver detalle en la operatoria de transporte)

Una vez sellado el MIC/DTA presentado, el agente de transporte procede generar el Manifiesto de Carga y declarar el tránsito en el Sistema María.

Esta información es presentada en el área de Resguardo Aduanero.

El área controla los documentos y revisa el camión controlando contra los datos del MIC/DTA los números de las patentes, el estado de los precintos y su numeración.

En caso de encontrar errores en los precintos procede a pesar el camión y controlar bultos y kilos con respecto al MIC/DTA. Si no encuentra inconvenientes procede a poner nuevos precintos en el vehículo, labrar acta de cambio y modificar el MIC/DTA

Si no hubiera errores cambia el estado del transporte en el sistema Maria, genera documento de salida de la mercadería, ensobra la documentación y firma y sella el sobre, genera el control de salida del área de zona primaria incorporando datos al controlador de tránsito del sistema María y entrega el sobre al transportista para que continúe viaje.

Operatoria de Importación

Realizadas las operaciones de control de transporte, y entregada la documentación al despachante este procede a incorporar al sistema María el Manifiesto y el Conocimiento de carga.

Luego remite la documentación al área de Resguardo, quienes chequean los datos del vehículo, presentan el Manifiesto, controlan el MIC/DTA del representante de transporte y dan la entrada al Sistema María.

Una vez realizados estos trámites se Informa de esta situación al despachante que completa los datos del Manifiesto cargando la destinación de Importación en el María. Luego se ingresa el pago de tasas e impuestos oficializando la importación y sorteando el canal correspondiente.

Con esta información, la Unidad Técnica de Verificación controla el Certificado de Origen verificando si existe la correspondiente garantía en los casos que falte el Certificado. En caso de no existir ni el Certificado ni la garantía se solicita al despachante que complete la misma y se retiene el trámite hasta ese momento.

Luego se continúa el trámite de acuerdo al canal.

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo el que pesa el camión, controla patentes, controla los bultos y kilos y los precintos correspondientes.

Se registra el cumplido del trámite en sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con la liberación del camión para la continuidad del viaje.

Canal Naranja

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental Se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y se ingresa el resultado en el sistema María.

En caso de incorrecciones se informa al representante del importador y automáticamente la mercadería es sometida al CANAL ROJO.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal NARANJA), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador, se procederá, de acuerdo al criterio del verificador aduanero, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la tarea.

En caso de incorrecciones, se registrarán las mismas en el sistema María bloqueando la operación; se labran las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Canal Morado

Para este caso, adicionalmente a los controles establecidos para el canal rojo, se somete a la mercadería a un examen preliminar de valor aduanero y a un control físico total de la misma.

Para ello el importador debe presentar documentación adicional que justifique el valor aduanero declarado.

En caso de discrepancias en los valores, una vez realizado el análisis de valorización de las mercaderías, se verifican las garantías que se hayan presentado, sino se exige al importador el depósito de las mismas. Aprobadas las mismas se procede seguir con el control físico.

Operatoria de Exportación

Realizadas las operaciones de control de transporte y entregada la documentación al despachante de aduana, éste procede a generar el Permiso de Embarque e incorporar la Declaración de Exportación en el sistema María.

Luego se remite la documentación a la Unidad Técnica de Verificación, quienes reciben la documentación, la revisan e incorporan en el María los datos correspondientes para el alta del trámite.

En caso de ser necesario controles de tipo fitosanitarios los mismos deben realizarse con anterioridad a esta tarea.

Si la información es correcta, el María sortea el canal correspondiente

Canal verde

La información es derivada al área de Resguardo el que pesa el camión, controla patentes, bultos y kilos y le coloca los precintos correspondientes.

Se registra el cumplido del trámite en sistema María, se sellan y firman las correspondientes copias de los documentos y se entrega al transportista junto con la liberación del camión para la continuidad del viaje.

Canal Naranja

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental. Se revisa la documentación presentada y se constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado (control arancelario) y se ingresa el resultado en el sistema María.

En caso de incorrecciones se informa al representante del exportador y automáticamente la mercadería es sometida al CANAL ROJO.

En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso la mercadería es sometida a una control físico y a una conferencia documental (canal NARANJA), en ese orden.

Con la presencia del representante del transportista y del importador, se procede, de acuerdo al criterio del verificador aduanero, a extraer del camión un porcentaje de mercadería adecuado para la tarea.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema María bloqueando la operación, se labrarán las actas correspondientes y se retiene la mercadería hasta que el inconveniente sea subsanado.

En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el Canal Amarillo.

Otros Servicios

Migraciones

Las oficinas de migraciones se encuentran en el predio ubicado en el Centro de Frontera del lado uruguayo

Los trámites de migraciones se realizan en no más de 5 minutos en caso de no tener inconvenientes con la documentación personal y de los vehículos. La modalidad es secuencial donde, dentro del mismo recinto, la persona realiza los trámites de migraciones y aduanas de ambos países y luego la inspección fitosanitaria en la playa.

Las oficinas son adecuadas para la realización de los trámites; en épocas de pico de tareas se utilizan las garitas externas ubicadas en cada uno de los carriles existentes, y desde ahí el usuario puede realizar los trámites sin bajarse del vehículo. De todos modos, en los días de gran afluencia de turistas los servicios se ven desbordados.

El tránsito vecinal se encuentra resuelto con una tarjeta para el control que es otorgada por la Gendarmería Argentina y el Departamento de Migraciones de Uruguay.

Argentina

El personal cuenta con, al menos, 10 equipos conectados por medio de satélite al sistema central de control, el que permite averiguar, previa incorporación del número de documento, la situación de la persona que realiza el trámite y, por otro lado, registrar la entrada o salida de la misma del país.

Poseen comunicaciones de radio UHF con el destacamento central.

Cuenta con 8 personas con buena experiencia en el control fronterizo.

Requieren capacitación en el uso de los sistemas informáticos.

La oficina atiende las 24 horas.

En caso de verificar un ilícito se procede a labrar las correspondientes actas y a dar aviso al personal de seguridad uruguayo para la detención de la persona y/o la incautación del vehículo y la remisión de las actuaciones al juzgado correspondiente para la prosecución de las acciones.

Uruguay

El personal cuenta con varios equipos informáticos que no se encuentran conectados a los sistemas centrales, pero que contienen las bases de las personas que no están autorizadas a complementar los trámites de egreso e ingreso. En la actualidad esta lista se actualiza periódicamente.

Poseen comunicaciones vía telefónica.

Cuenta un grupo de personas con buena experiencia en el control fronterizo, en general los recursos son suficientes para atender las necesidades, pero se ven excedidos en los momentos de pico turístico (enero y febrero).

La oficina atiende las 24 horas.

Zoofitosanitario / Salud

En el Centro de Frontera, en el mismo edificio que el área de verificación aduanera uruguaya, con quien comparte la playa para el control de la mercadería, se encuentran las oficinas para el control Zoofitosanitario,

El estado y características de las mismas no son adecuados considerando la falta de espacio tanto para el control de cargas como para toma de muestras y análisis de las mismas.

En general, el personal de ambos países posee experiencia en el tema y se encuentra capacitado para realizar las tareas que le competen.

Si bien poseen elementos informáticos, los mismos sólo sirven para registrar el paso por la frontera ya que no se encuentran conectados a redes de los organismos de control centrales.

Existen quejas sobre la falta de capacitación en frontera y la necesidad de actualización que requiere esta actividad.

Una importante cantidad de la carga que atraviesa el paso requiere de estos controles; los mismos demandan de una hora a una hora y media para su realización.

Debe destacarse que los controles son unificados por lo tanto la verificación de la carga se realiza una sola vez para ambos países y se tiene como criterio arribar a conclusiones similares.

El horario de atención es de 8 a 15 horas y se puede habilitar en forma extraordinaria a pedido del importador con una tarifa asociada.

Transporte

El control de transporte es llevado a cabo por la Gendarmería Argentina y la Prefectura uruguaya.

Los controles son similares para ambos países y tienen como objetivo observar el cumplimiento de las normas internacionales de tránsito.

Básicamente, se controla que la empresa y el vehículo estén habilitados por el país para el tránsito internacional con el país de destino, que hayan cumplido con las correspondientes inspecciones técnicas (en argentina), que los seguros para transporte internacional se encuentren al día, que el chofer tenga en regla su documentación personal, que se encuentre habilitado para operar un vehículo internacional y se encuentre al día con sus exámenes psicofísicos.

Si de estas inspecciones resulta que el vehículo o el conductor no cumplen con las normas exigidas, se procede a detener el camión y labrar las actas correspondientes.

El proceso de control de transporte debe ejecutarse con anterioridad a los procesos de control aduanero.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasas y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país son los siguientes**.**

TRAMITE	ARGENTINA	URUGUAY
Tránsito	**1,5**	**1**
Importación canal verde	**2**	**---**
Importación canal rojo	**3,5**	**2 a 3 horas**
Exportación canal verde	**2**	**1**
Exportación canal rojo	**3**	**----**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país		

Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabiliza los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de ambos países en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso entre el momento de liberación por parte de la primera aduana que interviene hasta la presentación de la documentación en la segunda pueden mediar lapsos variables por problemas de completitud en la documentación u originados en el pago de derechos y tasa

Conclusiones generales

- La ubicación de paso de frontera determina la escasa influencia de las poblaciones aledañas en su operatoria. La interrelación de las mismas con el comercio internacional está dada, principalmente, por la labor de los despachantes de aduana locales.
- Las redes viales de acceso se encuentran pavimentadas y si bien su estado no es óptimo en el lado argentino, no se plantean problemas de accesibilidad.
- Los controles de pasajeros se encuentran integrados físicamente en el Centro de Frontera ubicado en un extremo este del puente, en territorio uruguayo, aunque la realización de los controles es secuencial.
- La disponibilidad de infraestructura para el control de pasajeros es adecuada y salvo los días pico de la temporada estival, suficiente para atender el flujo de ómnibus, automóviles y personas que se registra en el paso.
- El Centro de Frontera es administrado por la Dirección de Pasos de Frontera del Uruguay, organismo responsable por la infraestructura, operación y seguridad del paso. La influencia de este ente sobre los organismos nacionales de control instalados en la frontera se reduce sólo cuestiones de administración

o provisión y sus esfuerzos están volcados casi excluyentemente al tema pasajeros. No existe un gerenciamiento del paso ocupado y preocupado por la eficiencia conjunta del mismo.

- En el Centro de Frontera, además de los controles a los pasajeros, se encuentran instaladas las oficinas de los entes uruguayos que intervienen en el control de las cargas, los transportes y sus tripulantes. Asimismo, se encuentran instalados funcionarios argentinos que realizan controles fitosanitarios y aduaneros a las cargas de que ingresan a la argentina. las funciones de estos funcionarios son: regular la cantidad de vehículos con esa direccionalidad ante la escasez de espacio suficiente en el área de importación argentina y verificar el estado de la documentación de los despachos con anterioridad a cruzar el puente, a fin de que, en caso de inconvenientes, estos puedan ser solucionados en el territorio uruguayo.

- Los sistemas informáticos aduaneros no se encuentran interconectados lo que genera duplicación de tareas y resiente la eficiencia de los controles, tanto en su aspecto fiscal como en los tiempos que demandan.

- Los controles fitosanitarios son los únicos que se llevan a cabo en forma integrada, con verificaciones conjuntas sobre una misma muestra.

- La infraestructura y el equipamiento destinado al control de las cargas en el centro de frontera es deficitario. No existen depósitos para el almacenamiento de la mercadería, ni servicios para camiones con cargas refrigeradas, la balanza se encuentra ubicada en forma disfuncional. Las oficinas de la aduana del Uruguay se encuentran repartidas en el predio a una distancia de 200 metros y ambas a 150 metros de las oficinas de los despachantes, lo que genera una pérdida importante de tiempo en movilizar la documentación asociada a cada despacho.

- Cualquier problema que se suscite en un trámite de importación implica la indisponibilidad del vehículo hasta que el mismo se subsane ya que no se puede almacenar la carga transportada. De esta forma el camión queda cautivo de la posibilidad de nacionalizar la mercadería.

- El suministro de energía y las comunicaciones deberían ser mejoradas. Las caídas de suministro paralizan la actividad por lapsos importantes y se depende de la anuencia de Aduana de Montevideo para realizar las operaciones en forma manual.

- Las normas aduaneras uruguayas disponen la nacionalización de la mercadería en la primera aduana de ingreso, mientras que en materia de exportaciones, es práctica la formalización de los despachos en la aduana de salida del territorio. Este temperamento cuenta con la férrea defensa de los despachantes de aduana de la zona. Adicionalmente, en la actualidad, la totalidad de las importaciones tienen canal rojo de verificación.

- Los despachos de exportación tienen asignados en su totalidad canal verde, lo que facilita la fluidez de los mismos. Los funcionarios aduaneros muestran una marcada conducta pro exportadora.

- La infraestructura y equipamiento disponible en el recinto aduanero argentino es deficitaria y genera problemas a las actividades de control y a la fluidez del tráfico de importaciones.

- A su vez la falta de funcionalidad de las instalaciones coadyuva a que los agentes aduaneros implementan metodologías de trabajo en lote con las consiguientes demoras por efecto de las colas. Los agentes deben verificar los precintos y sogas de los camiones en la playa aledaña por lo que deberían desplazarse, por cada despacho, más 100 metros desde las oficinas y allí "intuir" la localización del camión ya que no se cuenta con un sistema de asignación de boxes. Esta situación genera "incomodidades" que se agudizan los días de lluvia o frío intenso por lo que optan por realizar la tramitación de varios despachos y luego la inspección física de todos los vehículos involucrados al unísono.

- La mayoría de los despachos argentinos de importación y exportación son realizados bajo la modalidad de tránsito aduanero, lo que facilita la rapidez de los controles.

- La dotación del personal existente no platea problemas para atender los tráficos actuales ni un eventual incremento de los mismos.

- Los servicios y comodidades brindadas a los transportistas en el lado argentina son casi inexistentes.

- Ni en el Centro de Frontera ni en el recinto aduanero argentino, existen sistemas o mecanismos que permitan el control de gestión de las tareas que los distintos organismos realizan en los mismos.

- Como parte de la operatoria verificada por los transportistas, los camiones arriban a ambos lados de la frontera por la mañana. En el lado argentino, muchos hacen noche esperando la apertura de las operaciones y en el uruguayo – provenientes en su mayoría de Montevideo – arriban algo más tarde.

- La liberación de los vehículos hacia Uruguay comienza a realizarse a partir de las 10 horas. Los vehículos despachados desde por argentina hasta las 17 horas, en caso de no tener problema con la documentación o el pago de gravámenes son liberados por Uruguay en el mismo día.

- En el caso de liberaciones tardías en el lado uruguayo, es usual que el transportista – imposibilitado de arribar a destino en horario comercial – permanezco en el Centro de Frontera o sus adyacencias hasta el día siguiente.

- En sentido contrario los vehículos arriban a la frontera y comienzan a formalizar los trámites de exportación por la mañana. Su liberación ocurre a partir de las 11 horas. En caso de ser liberados en el lado uruguayo antes de las 17 hs., lo son también en argentina en el mismo día.

- Las tareas de verificación de transporte y las migraciones de la tripulación del camión se realizan en forma expeditiva y no insumen más de 10 minutos en su consecución

- Los tiempos que demanda la intervención de los organismos de control sobre los cargos son similares en ambos lados de la frontera. Esta similitud indica una mayor eficiencia relativa en el lado uruguayo, toda vez que allí se formalizan la totalidad de las exportaciones y se nacionaliza casi toda la carga entrante, mientras que en el lado argentino, como se señaló, la gran mayoría de los despachos de importación y exportación se realizan bajo la modalidad de tránsito aduanero.

- Los tiempos medios para la realización de los controles sobre los vehículos y las cargas, contados desde el momento en que se formaliza la presentación de la documentación completa ante los distintos organismos, no superan, en la peor combinación, las 7 horas, siendo en la mayoría de los casos menor.

- El resto del tiempo que permanece el camión detenido en la frontera se explica por problemas originados en falencias en la documentación (estimada en más del 20% de los casos) o en el pago de los derechos y gravámenes correspondientes y en menor medida por las pautas operativas de los despachantes de aduana y la distribución física donde deben realizar sus actividades.

- La existencia de las instalaciones adecuadas y con bajo nivel de utilización, en la zona franca aledaña al Centro de Frontera, plantea la posibilidad de su utilización para instalar allí el área de control integrado de cargas y mantener el centro de frontera como ámbito exclusivo para el control de los pasajeros y vehículos particulares y ómnibus.

Santa Elena – Paracaima

Datos Generales

El paso está ubicado en la sabana de la orinoquía que comparten Venezuela y Brasil. En Venezuela el paso de frontera hace parte del Estado Bolívar, municipio de la Gran Sabana. En el Brasil hace parte del estado Amazonas, municipio de Pacaraima. La población de Pacaraima esta ubicada muy cerca de la línea fronteriza.

El complejo de frontera de Venezuela esta ubicado cerca de la línea de frontera y a 17 km de la ciudad de Santa Elena de Guairen. El complejo brasileño también esta ubicado cerca de la línea fronteriza. La población de Pacaraima queda contigua al complejo fronterizo.

Un croquis de la región puede verse en el plano siguiente (link).

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de la Aduana de Venezuela, cerca de Santa Elena de Guairen

Santa Elena de Guiaren es una ciudad que cuenta con aeropuerto y esta comunicada por carretera pavimentada con Puerto Ordaz (720 km), Ciudad Bolívar (la capital del estado) y desde allí con el resto de Venezuela. El terreno es plano y ondulado. Actualmente, existe el proyecto de construir un puente sobre el río Orinoco cerca de Puerto Ordaz, con lo cual se tendrá un nuevo acceso directo hacia Caracas[3]. Santa Elena cuenta con todos los servicios públicos. Sin embargo, se encuentra en una zona de reserva indígena que hace difícil la titularización de las propiedades urbanas y rurales.

Pacaraima es una pequeña población orientada al comercio fronterizo. Se encuentra comunicada por carretera pavimentada con Boa Vista (200 Km.) capital del estado Roraima y de allí con Manaos y el resto de la red vial brasileña. La población cuenta también con un pequeño aeropuerto. El terreno entre Pacaraima y Boa Vista es plano.

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Calle comercial en Pacaraima, Brasil

El clima en el área fronteriza es cálido con frecuentes lluvias. El paso esta abierto todo el año pero la atención en frontera solo es hasta las 22:00 horas y el horario de aduana es incluso, más restringido.

Organismos de control y otros servicios

El horario de atención en las instalaciones donde se realizan los controles de ambos países, es de lunes a viernes entre las 8:00 y 16:30 horas y los sábados de 8:00 a 13:00 horas en Venezuela y de 7:00 a 22:00 horas en Brasil. Los sábados, domingos y feriados no hay atención. Los horarios mencionados son respetados por las diferentes entidades públicas. En Santa Elena hay un banco que labora hasta las 15:00 horas donde se pueden hacer los pagos de aduana. En cambio, en Pacaraima no hay banco y los pagos se deben realizar en Boa Vista. Los organismos que se encuentran presentes en los complejos de frontera son los siguientes:

[3] Actualmente el único puente sobre el Orinoco esta ubicado en Ciudad Bolívar

Servicio	Venezuela	Brasil
Aduana	Aduana Subalterna de Santa Elena, dependiente de la SENIAT Resguardo Nacional Aduanero – Guardia Nacional	Inspectoria da Receita Federal, Pacaraima. Ministerio de Fazenda
Migraciones	Dirección de Extranjería, DIEX	Policía Federal
Transporte	Hay un fiscal del SETRA-Ministerio de Infraestructura	
Fitosanitario	Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria - SASA	Ministerio da Agricultura e do Abastecimanto. Posto Vigilancia Agropecuario
Sanidad		Servicio Nacional Vigilancia Sanitaria
Bancario	---	-----
Vialidad		
Otros		Ministerio da Meio Ambiente. Ibama. Posto de Fiscalizacao

Flujos comerciados

Por este paso de frontera, se comercializa menos del 10% del comercio binacional en volumen entre Venezuela y Brasil. Además, existe un pequeño flujo de mercancías en tránsito hacia y desde las islas del Caribe y Colombia.

En los días hábiles, cruzan la frontera unos 9 camiones por día de los cuales 1, es un vehículo en transito; 6 camiones se movilizan en el sentido Brasil – Venezuela y tres en el sentido Venezuela - Brasil. Este movimiento representa un flujo total de mercancías cercano a 80.000 toneladas por año. Ocasionalmente ingresan camiones brasileños en lastre a Venezuela.

Las mercancías más habituales que ingresan a Venezuela por este paso son maderas, productos agropecuarios y en menor cuantía, electrodomésticos. Hacia Brasil ingresan productos agrícolas, como limones, y minerales.

Existen servicios regulares de transporte automotor de pasajeros entre las ciudades de Boa Vista, Pacaraima, Santa Elena, Puerto Ordaz y Ciudad Bolívar, además de un servicio recientemente inaugurado entre Caracas y Manaos. Diariamente se produce un movimiento que varía entre 4 y 5 ómnibus. Además existe un permanente flujo de automóviles y taxis entre Santa Elena y Pacaraima.

Integración de los controles

Los controles a las cargas y a los pasajeros no se encuentran integrados y son realizados a cada lado de la frontera en forma independiente. En el lado venezolano las entidades están ubicadas en un mismo complejo. En cambio, en el lado brasileño cada entidad tiene sus propias instalaciones.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en los procesos que se llevan a cabo en uno y otro sentido del flujo. En el lado venezolano la aduana realiza procesos de importación, exportación y en menor cuantía, tránsito. En el lado brasileño se tramitan tránsitos y se realizan algunas operaciones especiales. En ambos casos, cabe la posibilidad de intervención fitosanitaria y en Brasil hay un estricto control de sanidad a los pasajeros que ingresan desde Venezuela.

Aduana de Venezuela

- El vehículo cargado ingresa a la playa de la aduana adyacente al complejo del SENIAT.
- Se diligencia el "Acta de Recepción de Carga".
- El transportista presenta a la aduana los documentos del transporte. La aduana los recibe, sella, registra y asigna un número de orden.
- El transportista / agente de aduana recibe el Acta de Recepción y junta los siguientes documentos: Forma C Declaración de Importación, Forma 87 DAV Declaración Andina de Valor, Forma B Manifiesto de Importación y Declaración de Valor, Manifiesto de Carga, Factura Comercial, Poder del dueño al agente de aduana, Certificado de Origen (solo en algunos casos), Prueba de Preferencia Arancelaria (sí es del caso), Certificado Fito-sanitario (sí es necesario), Certificado de Inspección del SASA (sí es necesario) y el Acta de Reconocimiento. Este último documento sin diligenciar.
- El agente de aduana presenta la documentación en la ventanilla del controlador de la aduana.
- El controlador de aduana realiza el control una revisión documental y asigna número de revisión. La documentación pasa al fiscal, un funcionario de operaciones encargado de reconocer y valorizar la mercancía.
- En la playa de la aduana el fiscal confronta la mercancía contra lo estipulado en los documentos. Si todo esta conforme, diligencia el Acta de Reconocimiento y la firma con sello.
- En la oficina de recaudación se asigna el código para el pago de derechos en el banco y se devuelve al agente de aduanas la forma C.
- El agente de aduana cancela los derechos en el banco y recibe una certificación de pago.
- El agente de aduana regresa a la aduna y presenta la certificación. Los documentos pasan a la oficina del gerente de la Aduana.
- El gerente firma y sella los documentos, "Libera y Despacha" la mercancía y verifica el vehículo de despacho, el seguro y la guía de transporte.

Para una exportación se sigue un proceso similar pero más expedito. El vehículo llega a la playa de la aduana donde se diligencia una "Acta de Recepción de Carga". Con este documento y la forma D Declaración de Exportación, la Factura Comercial, el Manifiesto de Carga, el Certificado Fitosanitario (si es necesario), el poder del dueño de la carga al agente de aduana y un formulario del Acta de Reconocimiento sin

diligenciar, se presenta en la ventanilla del Controlador de Aduana. El Controlador realiza un control documentario, asigna número de orden y envía la documentación a la oficina de operaciones. El fiscal asignado confronta la mercancía contra lo estipulado en los documentos y si es conforme, firma con sello el acta y la junta con la forma D. Finalmente, el Gerente firma y sella la documentación y "libera y Despacha" la mercancía.

Para el trámite de transito de entrada no se realiza revisión de la mercancía pero se realizan los otros trámites. Además de los documentos, se suscribe una Fianza para garantizar el pago de los derechos. Esta Fianza se autoriza en la Aduana de Ciudad Guyana desde donde se envía a la Aduana de Santa Elena. Luego de un control documental, la aduana solicita a la Guardia Nacional (Resguardo de Aduanas) la asignación de una custodia. El guardia asignado recibe la documentación y la mercancía es despachada. El guardia debe regresar a santa Elena con la constancia de recepción de carga en destino y los sellos de control a lo largo de la ruta asignada.

Para el trámite de tránsito de salida el transportista carga la mercancía, el agente de aduana diligencia la Declaración de Transito Aduanero Internacional (DTI). Estos documentos son sellados tanto en la aduana de origen como en los puestos de control a lo largo de la ruta asignada. Al llegar a Santa Elena se realizan los mismos trámites de transito de entrada con excepción del diligenciamiento del Acta de Reconocimiento.

Aduana de Brasil

En Pacaraima solo se realizan operaciones de tránsito que son los comienzos de operaciones de importación y el cierre de la operación de exportación, el resto de los trámites se realizan en Boa Vista o Manaos.

Para las operaciones de importación se sigue un trámite tradicional. Los documentos utilizados son los siguientes:

- Factura comercial
- Manifiesto Internacional de Carga (MIC)
- Carta de Porte Internacional
- Certificado de Origen (dependiendo del producto)
- Certificado Fitosanitario (dependiendo del producto)
- Declaración de Importación

El camión parquea en un lote de la aduana situado fuera de la zona fronteriza pero no muy lejos de la oficina de la aduana. El transportista presenta la documentación en la aduana, donde todas las operaciones están sistematizadas. De hecho, la documentación puede haber llegado antes que la misma mercancía. Una vez ingresada la información se autoriza la continuación del viaje hasta Boa Vista o Manaos, donde se efectúa la nacionalización.

Para las exportaciones se utilizan los siguientes documentos:

- Factura comercial
- Manifiesto de Carga Internacional
- Certificado Fitosanitario (dependiendo de la carga

- Certificado de Origen (dependiendo de la carga)

El trámite es similar al de las exportaciones pero mucho más expedito. Como se comentó anteriormente, todas las operaciones están sistematizadas.

Instalaciones Venezolanas

Todas las dependencias que operan en la frontera están ubicadas en un mismo complejo. Allí se atiende tanto lo relacionado con turismo y pasajeros como con carga. La playa para camiones queda al otro lado de la vía de acceso a la frontera. La playa para ómnibus y vehículos particulares queda adyacente al complejo de frontera.

Los servicios ofrecidos a los turistas y pasajeros son precarios.

Área de Turismo y pasajeros

El área está ubicada al lado del complejo de frontera. Los vehículos parquean en una pequeña playa. El control aduanero se realiza al aire libre. El control de migraciones se realiza en una pequeña oficina situada al interior del complejo. Los servicios sanitarios existentes son muy precarios

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de frontera en Venezuela

Área de cargas

La playa de estacionamiento de camiones se encuentra frente al complejo de frontera. Se trata de una playa no pavimentada con un área aproximada de 14.000 m2 y capacidad de parqueo de unos 100 camiones y semiremolques. No hay bodegas cubiertas ni cobertizos. Generalmente los remolques dejan los semiremolques y se devuelven por más carga o movilizan otros semiremolques ya liberados.

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de la Aduana de Venezuela, cerca de Santa Elena de Guairen

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Parqueo de semiremolques en la playa de estacionamiento. Complejo de Frontera de Venezuela

La playa esta bajo vigilancia del Resguardo Aduanero (Guardia Nacional). No existe cerramiento. Tampoco hay señalamiento especial. No hay instalaciones especiales para los transportistas. No hay iluminación especial. No hay zonas especiales para cargas refrigeradas ni tampoco para el manejo de cargas peligrosas. No hay balanza de pesaje.

No hay cargos especiales por la custodia de los camiones y semiremolques.

La carga es revisada en los mismos semiremolques y solo ocasionalmente es descargada. No hay equipos para el manipuleo de la carga. Cuando es necesario el dueño de la carga tiene que contratar un montacargas en santa Elena. El uso de contenedores es muy bajo.

Instalaciones Brasileñas

En el lado brasileño no existe un complejo fronterizo. Cada entidad tiene sus propias instalaciones a lo largo de la vía de acceso a Pacaraima. En primer lugar están los Ministerios de Medio Ambiente y Sanidad, enseguida el control migratorio a cargo de la Policía Federal y luego las oficinas de la Aduana.

Frontera Venezuela-Brasil, 2002. Instalaciones de Frontera en Brasil

Área de Turismo y pasajeros

Al lado de la vía de acceso existen pequeñas bahías de estacionamiento donde se estacionan los omnibus y vehículos para efectuar los diferentes controles. El primero de todos es el control de sanidad donde todos los pasajeros y transportistas tienen que presentar el Certificado de Vacunación contra la Fiebre Amarilla.

Posteriormente se verifica el control migratorio. En seguida, el control de aduanas.

Todos los procesos están sistematizados.

Los servicios ofrecidos a turistas y transportistas son precarios. Cerca al paso de frontera existen teléfonos públicos.

Características de los Distintos Servicios Nacionales de Control

Servicio de Aduana → Venezuela

Infraestructura de Oficinas

El Complejo de Frontera tiene un área aproximada de 300 m2 de los cuales la aduana ocupa cerca de 150 m2. El espacio asignado es suficiente para adelantar los trámites corrientes pero no existen cubículos que independicen a los funcionarios. Tiene razonable iluminación. En cambio, los servicios sanitarios no están conectados a una red y dependen del bombeo de agua. Hay una solo línea telefónica de conexión directa con Puerto Ordaz y Caracas. La instalación eléctrica es adecuada.

Posee fotocopiadora.

No cuentan con espacio para almacenamiento de información.

Hay una línea de pago con tarjeta servicio del público en general.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 5 equipos de tecnología medianamente actualizada no conectados en línea. Aunque el número de equipos es adecuado, su estado es regular. El mantenimiento de los mismos hay que solicitarlo a Puerto Ordaz.

Esta previsto la sistematización de esta aduana. Se espera que este proceso se inicie en 2003.

Recursos humanos

La planta de personal es de seis funcionarios de los cuales tres están en el área administrativa y financiera, dos en fiscalización y uno en documentación. Cuatro funcionarios están en la planta permanente. Dos tienen experiencia entre dos y tres años y uno tiene más de 5 años. La planta aprobada es de 4 funcionarios.

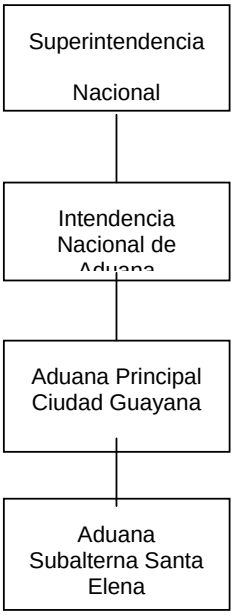
El personal detallado anteriormente, no incluye al Resguardo de Aduanas (Guardia Nacional).

El personal vive permanentemente en Santa Elena y no es rotado. No recibe incentivo alguno por estar en la frontera. Cada cual es responsable de su traslado entre Santa Elena y el complejo. No reciben subsidio alguno por este transporte.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales. Sin embargo, los funcionarios consultados consideran necesario que se profundice la capacitación en temas específicos relacionados con la sistematización de la aduana.

Organigrama de Dependencia



Métodos operacionales

La aduana de Venezuela esta en proceso de sistematización. La Aduana de Santa Elena aún no ha entrado en este proceso y todos los trámites se realizan manualmente.

A las cargas con productos perecederos se les da un tratamiento especial.

En general no se utilizan contenedores salvo el caso de cargas muy especiales como son los electrodomésticos.

La Aduana de Santa Elena no está habilitada para operaciones de trasbordo al no poseer bodegas, por lo tanto la mercadería debe continuar en el semiremolque en el que arriba.

Horario

La atención se realiza de 8:00 a 16:30 horas de lunes a viernes y los sábados de 8:00 a 13:00 horas. No se labora los domingos y festivos. Para el caso de tramitaciones urgentes se puede laborar fuera del horario establecido.

Selección de canales

En teoría existe selección de canales para la revisión de las mercancías. De todos modos la mercadería de importación siempre debe revisarse, por lo cual el canal es ROJO.

La mercadería de exportación es habitualmente canal VERDE, aunque como el movimiento en el paso es relativamente bajo, se revisan todas las mercancías de exportación.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. Generalmente se trata de vehículos que ingresan a Venezuela en busca de carga.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo en el caso de mercancías peligrosas.

Transito

Acta de Recepción de Carga

Declaración de Transito Internacional (DTI)

Manifiesto de Carga Internacional / Declaración de tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA)

Factura comercial

Fianza, para importaciones

Importación

Acta de Recepción de Carga

Declaración de Importación, Forma C

Declaración Andina de Valor, Forma 87 DAV

Manifiesto de Carga Internacional / Declaración de tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA)

Factura comercial

Certificado de origen – si es necesario

Prueba de Preferencia Arancelaria

Certificado Fitosanitario – si es necesario

Certificado de Revisión del SASA - si es necesario

Acta de Reconocimiento

Recibo del pago de tributos o tasas

Exportación

Acta de Reconocimiento de Carga

Declaración de Exportación, Forma D

Factura Comercial

Manifiesto de Carga Internacional / Declaración de tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA)

Certificado Fitosanitario

Acta de Reconocimiento

Operatoria Transito de Entrada

El vehículo ingresa a la playa de la aduana.

El transportista se presenta en la aduana, con la documentación correspondiente.

La Aduana revisa la documentación y la carga.

Junto con la documentación se suscribe una Fianza para garantizar el pago de los derechos. Esta Fianza se autoriza en la Aduana de Ciudad Guyana desde donde se envía a la Aduana de Santa Elena.

Si todo esta conforme, se solicita la asignación de custodia a la Guardia Nacional (Resguardo de Aduana), se asigna la ruta y plazo para el viaje.

El guardia asignado como custodia recibe la documentación y la mercancía es autorizada a partir hacia la Aduana de destino.

El cierre del trámite se realiza cuando el guardia regresa a la Aduana de Santa Elena con la constancia de recepción de carga en destino y presenta los documentos debidamente sellados tanto por los puestos de control a lo largo de la ruta como por la aduana de destino.

Los trámites de una operación de tránsito pueden demorar entre 30 minutos y una hora.

Operatoria tránsito de salida

En al Aduana de origen el despachante diligencio una DTAI (Declaración de Tránsito Aduanero Internacional).

Durante el viaje hasta la Aduana de destino se debe ir controlando el paso del vehículo por los puestos de control donde se sella el DTAI.

El vehículo ingresa a la playa de la aduana.

El transportista se presenta en la aduana, con la documentación correspondiente, y el guardia que partió como custodia presenta el DTAI.

La Aduana revisa la documentación y la carga.

Si todo esta conforme, se libera al camión y la carga.

Los formularios son remitidos a la Aduana de origen para el cierre del trámite.

Los trámites de una operación de tránsito pueden demorar entre 15 y 30 minutos.

Operatoria de Importación

Las operatorias de importación para Venezuela son siempre CANAL ROJO.

El vehículo cargado ingresa a la playa de la SENIAT

En ese momento la Aduana entrega al depositario un “Acta de Recepción de Carga” y quedan bajo su custodia hasta el momento de su nacionalización.

El transportista presenta a la aduana los documentos del transporte. La aduana los recibe, sella, registra y asigna un número de orden.

El transportista / agente de aduana recibe el Acta de Recepción y junta los siguientes documentos: Forma C Declaración de Importación, Forma 87 DAV Declaración Andina de Valor, Forma B Manifiesto de Importación y Declaración de Valor, Manifiesto de Carga, Factura Comercial, Poder del dueño al agente de aduana, Certificado de Origen (solo en algunos casos), Prueba de Preferencia Arancelaria (si fuera el caso), Certificado Fito-sanitario (si fuera necesario), Certificado de Inspección del SASA (si fuera necesario) y el Acta de Reconocimiento. Este último documento sin diligenciar.

El agente de aduana presenta la documentación en la ventanilla del controlador de la aduana.

El controlador de aduana realiza el control una revisión documental y asigna número de revisión.

Una vez numerado se está en condiciones de asignar canal que para el caso de las importaciones es ROJO.

La documentación pasa al fiscal, funcionario encargado de reconocer y valorizar la mercancía.

En la playa de la aduana el fiscal confronta la mercancía contra lo estipulado en los documentos. Si todo esta conforme, diligencia el Acta de Reconocimiento y la firma con sello.

En la oficina de recaudación se asigna el código para el pago de derechos en el banco y se devuelve al agente de aduanas la forma C.

El agente de aduana debe dirigirse al banco en Santa Elena y cancelar los derechos correspondientes.

El Banco le extiende una certificación de pago.

El agente de aduana regresa a la aduna y presenta la certificación. Los documentos pasan a la oficina del gerente de la Aduana.

El gerente firma y sella los documentos, “Libera y Despacha” la mercancía y verifica el vehículo de despacho, el seguro y la guía de transporte.

En caso de requerirse ensayos fitosanitarios, estos no se realizan en Santa Elena y pueden llegar a demorar hasta tres días.

Operatoria de Exportación

El vehículo cargado ingresa a la playa de la aduana adyacente al complejo del SENIAT

Se diligencia el “Acta de Recepción de Carga”

El transportista presenta a la aduana los documentos del transporte. La aduana los recibe, sella, registra y asigna un número de orden.

El transportista / agente de aduana recibe Acta de Reconocimiento de Carga, la Declaración de Exportación, Forma D, la Factura Comercial, el Manifiesto Internacional de Carga (MCI), el Certificado Fitosanitario (para los casos que así se requiera) y el Acta de Reconocimiento. Este último documento sin diligenciar.

El agente de aduana presenta la documentación en la ventanilla del controlador de la aduana.

El controlador de aduana realiza el control una revisión documental y asigna número de revisión. La documentación pasa al fiscal, un funcionario de operaciones encargado de reconocer y valorizar la mercancía.

En la playa de la aduana el fiscal confronta la mercancía contra lo estipulado en los documentos. Si todo esta conforme, diligencia el Acta de Reconocimiento y la firma con sello.

El agente de aduana regresa a la aduna y presenta la certificación. Los documentos pasan a la oficina del gerente de la Aduana.

El gerente firma y sella los documentos, “Libera y Despacha” la mercancía y verifica el vehículo de despacho, el seguro y la guía de transporte.

El vehículo y la mercadería quedan liberados.

Una operación normal puede demorar cerca de dos horas. Si se requieren muestras fitosanitarias el tiempo es mayor.

Servicio de Aduana → Brasil

Infraestructura de oficinas

Cuenta con un espacio de alrededor de 80 m^2 de oficinas, en buen estado de conservación y con un diseño adecuado para las tareas que realizan.

Poseen líneas telefónicas y servicio de telefax.

Las instalaciones eléctricas están en buen estado. La ambientación es adecuada para la zona.

El mobiliario es suficiente pero su estado es regular.

Hay equipo de fotocopiado.

No tienen espacio para archivo de documentos.

No posee espacio disponible para los agentes de aduana o los mismos transportadores.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen varios equipos con tecnología actualizada. Todos están conectados en línea.

La cantidad y características del equipamiento son suficientes para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento.

Recursos Humanos

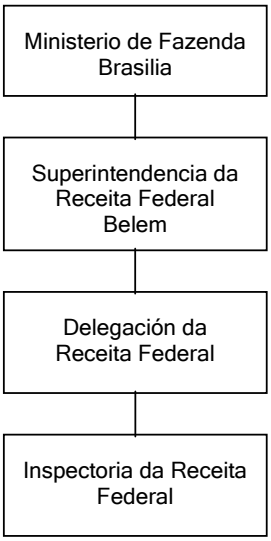
El personal disponible en la Aduana incluye once funcionarios, de los cuales hay dos de nivel directivo, dos auditores, cuatro técnicos, uno de nivel administrativo y seis de servicios generales. El perfil del personal es adecuado. Se considera que el personal requerido es de veintitrés personas.

Existen algunos incentivos especiales por tratarse de una zona de frontera. Estos incentivos incluyen una rotación periódica y vivienda.

Capacitación

Existen programas de capacitación habituales de acceso a todo el personal.

Organigrama de Dependencia



Métodos Operacionales

La aduana esta totalmente sistematizada. La documentación puede llegar antes que la misma mercancía. Con ello se agilizan los trámites.

Los únicos trámites que se realizan son los e tránsito porque la mercadería comienza el trámite de exportación y culmina el de importación en Manaos o Boa Vista.

Horario

El horario de atención va de las 7:00 a 22:00 horas, de lunes a viernes. No se labora los sábados, domingos ni festivos. Sólo ocasionalmente se cierra la frontera.

Selección de Canales

El sistema informático brasileño posee un módulo de selección de canales por sorteo. Sin embargo en esta aduana no se utiliza ya que las nacionalizaciones se realizan en Boa Vista y Manaos. Las operaciones de transito son muy expeditas.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana. Generalmente se trata de camiones que ingresan a Venezuela.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación

adicional, por ejemplo mercancías peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

Tránsito

Factura Comercial

Manifiesto Internacional de Carga (MIC)

Carta de Porte Internacional por Carretera

Certificado de Origen (en determinados casos)

Exportación

Factura Comercial

Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA)

Certificado de Origen

Certificado Fitosanitario

Operatoria de Tránsito

Salida

El camión ingresa a la zona aduanera de Pacaraima.

Presenta la documentación correspondiente al MIC/DTA

La Aduana procede a controlar los datos del mismo y verificarlos contra el vehículo, controlando la registración del camión y el remolque y constatando cantidad de bultos y estado y número de los precintos contra lo detallado en el MIC/DTA.

En caso de encontrarse discrepancias con los precintos o roturas, se procede a verificar la mercadería y reprecintar el vehículo.

Se controla la documentación contra los datos ingresados en el sistema Mantra de Torna Guía electrónica en el momento de comenzar el trámite de tránsito de salida (aduana de origen), donde se estableció la ruta y el tiempo de la misma, si todo esta conforme se registra el egreso de las mercaderías y el vehículo y se da por finalizado el trámite.

El tiempo de este trámite dura 30 minutos, pero si se requieren otros controles, se puede extender hasta un día

Entrada

El camión ingresa a la zona aduanera de Pacaraima, proveniente de Venezuela.

Presenta la documentación correspondiente al MCI/DTAI

La Aduana procede a controlar los datos del mismo y verificarlos contra el vehículo, controlando la registración del camión y el remolque y constatando cantidad de bultos y estado y número de los precintos contra lo detallado en el MCI/DTAI.

En caso de que el vehículo no esté precintado o se encuentren discrepancias con los precintos o roturas, se procede a verificar la mercadería y reprecintar el vehículo.

Se controla la documentación y se da de alta la operación de tránsito en el sistema Mantra de Torna Guía electrónica actuando Pacaraima como aduana de origen, se establece la ruta y el tiempo de viaje a la aduana de destino (habitualmente Boa Vista o Manaos), dando por comenzado el trámite que concluirá con la recepción en la aduana de destino.

El tiempo de este trámite dura 30 minutos, pero si se requieren otros controles, se puede extender hasta un día

Otros Servicios

Migraciones

Venezuela

El control migratorio en Venezuela es realizado por la Dirección de Extranjería DIEX. Sus instalaciones están ubicadas en el mismo complejo, en una oficina interior. No tienen comunicación con la oficina de la DIEX en Santa Elena (no hay teléfono ni tampoco telefax).

Laboran tres funcionarios de los cuales uno esta permanentemente en el complejo.

El horario de atención es de 7:30 a 21:30 horas.

No están sistematizados y todos los trámites se realizan manualmente.

No hay incentivos por estar en frontera.

Se puede transitar libremente en la zona de frontera compuesta por los municipios de Pacaraima y Santa Elena. Más allá de los límites geográficos de estos municipios es necesario portar pasaporte (tanto para venezolanos como para brasileños).

Brasil

El control migratorio es realizado por la Policía Federal. Cuentan con comunicación y están sistematizados.

Las instalaciones operan en forma independiente a las de las otras dependencias.

Transporte

En el lado venezolano en las horas hábiles esta siempre de servicio un fiscal del SETRA para verificar el cumplimiento de las normas de transito y transporte. No tiene una oficina específica en el complejo. En Santa Elena hay una oficina del SETRA-Ministerio de Infraestructura.

En el lado brasileño no hay participación de funcionarios de transito y transporte.

Zoofitosanitario / Salud

Venezuela

El SASA mantiene una oficina en el complejo y además tiene otra instalación muy cerca de la línea de frontera. Esta última sin embargo, solo es utilizada ocasionalmente. Allí hay un laboratorio pero hacen falta otros elementos para inspecciones.

Solo hay un funcionario a contrato, lo cual es insuficiente.

En las importaciones hay dos productos básicos que se revisan: madera y semillas de pasto. En las exportaciones se revisan los cueros bovinos salados y los limones.

Brasil

En Brasil operan los Ministerios de Agricultura y de Medio Ambiente. Tienen a su cargo los controles fitosanitarios y de maderas.

Los productos pueden requerir exámenes de laboratorio, en esos casos se toma una muestra del producto, se envía a análisis y la mercadería es liberada para seguir a destino, previa firma de seguro por parte del importador.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente.

TRAMITE	Venezuela	Brasil
Tránsito	15 – 30 minutos	30 minutos
Importación	2 horas a tres días	---
Exportación	2 horas	----
Las cargas con intervención fitosanitaria pueden llegar a añadir hasta dos días		

Los tiempos mencionados corresponden a tramitaciones que se realizan presentando la documentación completa y en orden. Comprende el tiempo desde que se da intervención a los entes de control respectivos, hasta el momento en que se libera el vehículo. Cuando se requiere tomar muestras para análisis, el tiempo se puede incrementar significativamente.

Conclusiones Generales

- Santa Elena de Guiaren esta ubicada a 17 km de la frontera. En cambio, Pacaraima esta inmediatamente después de la línea fronteriza, pero sin provocar inconvenientes al escaso tránsito internacional que se verifica en este paso.
- El acceso a Santa Elena se realiza por una única carretera que comunica Puerto Ordaz con la frontera. Igual sucede con Pacaraima que esta comunicada por carretera con Boa Vista y Manaos. Ambas carreteras de acceso se encuentran pavimentadas.
- Entre Santa Elena y Puerto Ordaz (720 km) no hay ciudades intermedias importantes. Boa Vista, capital del estado Roraima esta ubicada a 200 km de la frontera.
- Los controles, tanto de carga como de pasajeros no se encuentran integrados y su realización se lleva a cabo en forma independiente a ambos lados de la frontera.
- Las áreas de control de los dos países están cerca de la línea de frontera.

- El área fronteriza esta compuesta por los municipios de Santa Elena (Gran Sabana) y Pacaraima. Anteriormente el área incluía el territorio hasta Boa Vista pero desde que Pacaraima se constituyó en municipio, se redujo.

- En el área fronteriza existe un importante movimiento de vehículos privados y taxis. Para ingresar a Brasil todas las personas deben mostrar el certificado de vacunación contra la fiebre amarilla.

- Más allá del área fronteriza, tanto brasileños como venezolanos deben portar pasaporte.

- La mayor parte de los camiones tanto venezolanos como brasileños son tracto camiones con semi-remolques. Los semi-remolques se estacionan en la playa de la aduana mientras se realizan los respectivos trámites. En el intervalo las unidades tractoras se utilizan para movilizar otros semi-remolques.

- El plan de desarrollo para la zona venezolana incluye la sistematización de los trámites aduaneros. La aduana de Brasil esta totalmente sistematizada.

- El comercio carretero entre Brasil y Venezuela es actualmente débil u este paso de frontera refleja el escaso movimiento de cargas bilaterales. Sin embargo, ambos países apuestan a un incremento en sus lazos comerciales lo que debiera fortalecer el tráfico vehicular que se registra en Pacaraima - Santa Elena. En tanto el lado venezolano de la frontera encuentra tierras vacantes, el lado brasileño no tiene posibilidades de incorporar niveles superiores de movimiento de camiones y autobuses. En ese sentido, de avanzarse hacia un sistema de centro de frontera único, el actual complejo venezolano podría ser el lugar donde se erigiera el mismo, con aprovechamiento de gran parte de la infraestructura actual.

Venezuela

- El control de pasajeros en el lado venezolano se realiza en una pequeña playa de estacionamiento al lado del complejo de frontera. Hay algunas deficiencias como es la falta de servicios públicos. El control aduanero se realiza al aire libre sobre mesas instaladas en la playa de pasajeros.

- Los tiempos que demandan los controles a los pasajeros y tripulación de ómnibus de transporte internacional son mínimos.

- El área de control de cargas de Venezuela se encuentra frente al complejo de frontera en una playa no pavimentada, sin iluminación y sin cerramiento.

- La aduana no cumple ninguna tarea de coordinación de los organismos de control que se desempeñan en el paso. Su labor, en este campo, se circunscribe a las tareas de mantenimiento de sus instalaciones.

- El complejo carece de infraestructura para albergar a los funcionarios y agentes privados, no posee equipamiento para el manipuleo de mercancías, ni tampoco esta definido el sistema de circulación de los vehículos. No hay balanza.

- La modalidad de tránsito aduanero es poco utilizada. La mayor parte de los movimientos son de importación, con nacionalización en frontera. También hay trámites de exportación.

- La mayor parte de los camiones son enlonados y se utilizan muy pocos contenedores. Esto guarda relación con el tipo de carga que se moviliza: madera, limones, minerales y otros productos agrícolas.
- El horario de atención es de lunes a viernes de 8:00 a 16:30 horas y los sábados de 8:00 a 13:00 horas. Como el número de camiones es relativamente bajo, no se produce congestión.
- Los pocos vehículos en tránsito ingresan a la playa mientras se realiza una breve tramitación.
- El personal disponible es adecuado para el movimiento que se verifica en la frontera y su actitud y aptitud muy buena.
- El tiempo de atención a pasajeros en ómnibus es bajo y se da prioridad a su atención. Se revisa cuidadosamente el equipaje de los pasajeros que ingresan.
- En el paso no hay depósitos privados pues todos los trámites se realizan en el complejo.
- El arribo de los camiones se produce a diferentes horas durante el día.
- Hay camiones brasileños habilitados para operar en Venezuela y viceversa.

Brasil

- Las instalaciones y servicios disponibles en el lado brasileño están concentradas a lo largo de la vía de acceso. Cada entidad de control tiene sus propias instalaciones. No existen problemas de iluminación ni tampoco de comunicaciones.
- La aduana esta totalmente sistematizada y conectada en línea con el nivel central. Para las importaciones la información respectiva es ingresada al sistema y la nacionalización se realiza en Boa Vista o Manaos según el destino de los productos. En sentido inverso la información generalmente ha sido ingresada en la aduana de origen y solo se realiza un breve trámite de verificación documentaria, todos ellos correspondientes al cierre y apertura de operaciones de tránsito.
- Eventualmente se presentan interrupciones en el sistema en línea, lo cual puede generar demoras en los trámites.
- Todos los trámites se realizan en tiempos razonables. Únicamente cuando es necesario verificar los certificados fitosanitarios o forestales, los trámites se demoran.
- El personal disponible esta bien capacitado para adelantar sus funciones pero existe el sentimiento de que se requieren más funcionarios.

Huaquillas – Aguas Verdes

Datos Generales

El paso esta ubicado casi a nivel del mar, muy cerca de la costa del Océano Pacífico. En Ecuador forma parte de la Provincia del Oro; en el Perú del Departamento de

Tumbes. A ambos lados de la frontera se encuentran importantes núcleos urbanos. En Ecuador la ciudad de Huaquillas y en el Perú la ciudad de Aguas Verdes. La vía de acceso al puente internacional tanto en Ecuador como en el Perú se caracteriza por la presencia de numerosos establecimientos comerciales en locales establecidos y también por comerciantes informales que se ubican en los andenes y en la misma calle. Por esta vía circulan peatones, taxis, vehículos particulares y camiones. En Aguas Verdes además, circulan moto-taxis y triciclos.

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Vía de acceso al puente internacional

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Vía de acceso al Puente internacional. Notar movimiento de peatones, vehículos y triciclos

En Huaquillas no existe un complejo de frontera. Las instalaciones de la Aduana están ubicadas en la calle de acceso al puente internacional. Los patios de la aduana están ubicados fuera de la ciudad a unos 12 km del centro. El control migratorio también esta ubicado en las afueras de la ciudad a unos 6 km en el Centro Integrado. En el puente internacional hay controles de seguridad y presencia de funcionarios aduaneros pero se circula libremente. Huaquillas esta comunicada por carretera pavimentada con Machala, la capital provincial, y de allí con Guayaquil, Riobamba, Quito y el resto de Ecuador.

Un croquis de las instalaciones fronterizas puede verse en el siguiente plano (link).

En Aguas Verdes solo hay controles de seguridad y aduana en el puente. Cerca de la ciudad se encuentra el Complejo de Zarumilla a unos 6 km donde están ubicadas las instalaciones de la aduana, el control migratorio, el fito-sanitario, el de seguridad y el migratorio. El complejo es administrado por la aduana. Aguas Verdes esta comunicada por carretera pavimentada con Tumbes, Sullana, Piura, Trujillo, Lima y el resto del Perú.

El clima en el área fronteriza es cálido con frecuentas lluvias. El paso esta abierto todo el año pero la atención en frontera solo es hasta las 11 pm y el horario de aduana es incluso, más restringido.

Existe el proyecto de construir un nuevo puente internacional para el transporte internacional y un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) donde estarían ubicadas las autoridades de los dos países.

Organismos de control y otros servicios

El horario de atención en las instalaciones donde se realizan los controles de ambos países, es de lunes a viernes entre las 8 am y la 4:30 pm en Ecuador y de 9 am a 12:00 m y de 2 pm a 3pm en el Perú. Los sábados, domingos y feriados no hay

atención. Los horarios mencionados son respetados por las diferentes entidades públicas. En Huaquillas hay un banco pero solo atiende a clientes con cuenta; el resto debe trasladarse a Santa Rosa o Machala. En el lado peruano hay bancos en Aguas Verdes y Tumbes. Los organismos que se encuentran presentes en Huaquillas y Zarumilla son los siguientes:

Servicio	Ecuador	Perú
Aduana	Distrito Huaquillas, Corporación Aduanera Ecuatoriana – CAE Servicio de Vigilancia Aduanera, SVA, en Chagras a 12 km de Huaquillas	Intendencia de Tumbes, Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y Aduanera, SUNAT
Migraciones	Policía Nacional a 6 Km de Huaquillas en el Centro Integrado	Dirección General de Migraciones y Naturalización
Transporte	-- ---	------
Fitosanitario	------	Servicio Nacional de Sanidad Agraria, SENASA
Sanidad	------	------
Bancario	Atención en Huaquillas solo para clientes	Aguas Verdes
Vialidad	-----	------
Seguridad	Policía Nacional	Policía Nacional
Sector Privado	Dos depósitos habilitados	Un depósito habilitado, DEPSA

En Machala (a una hora de Huaquillas) hay una oficina del Servicio Ecuatoriano de sanidad Agropecuario, SESA. Allí se deben realizar los diferentes trámites. En Tumbes (media hora de Zarumilla) hay oficinas de la Dirección General de Salud, Dirección de Transporte e INRENA (control forestal). Además, entre Tumbes y Piura está el complejo aduanero de Carpitas.

Flujos comerciados

Por este paso de frontera, se comercializa menos del 25% del comercio binacional en volumen entre Ecuador y Perú. Además existe un muy pequeño flujo de mercancías en transito hacia y desde Colombia.

En los días hábiles, cruzan la frontera unos 15 o 20 camiones por día en ambos sentidos; 9 a 12 camiones se movilizan en el sentido Perú – Ecuador y 7 a 10 en el sentido Ecuador - Perú. Este movimiento representa un flujo total de mercancías cercano a 100.000 toneladas por año. Con excepción de unos pocos productos, el resto esta sujeto a trasbordo.

Las mercancías más habituales que ingresan a Ecuador por este paso son maderas, productos agropecuarios y en menor cuantía, electrodomésticos. Hacia Perú se tienen productos agrícolas.

Existen servicios regulares de transporte automotor de pasajeros entre las ciudades de Lima, Quito, Bogota y Caracas. Dicho servicio es prestado por una empresa peruana. Recientemente empezó a operar una empresa ecuatoriana que llega hasta Tumbes. Diariamente se produce un movimiento que varía entre 4 y 5 ómnibus. Además existe un flujo de automóviles particulares y taxis entre las dos poblaciones.

Integración de los controles

Los controles a las cargas y a los pasajeros no se encuentran integrados y son realizados a cada lado de la frontera en forma independiente. En el lado ecuatoriano las entidades están ubicadas en forma dispersa en Huaquillas y sus alrededores. En cambio, en el lado peruano existe un complejo fronterizo cerca de la frontera.

Breve descripción de los controles

En forma sucinta se describen los distintos controles involucrados en los procesos que se llevan a cabo en uno y otro sentido del flujo. Por un lado la frontera ecuatoriana realiza procesos de importación, exportación y tránsito, mientras que del lado peruano no existen los tránsitos internos, (solo se considera tránsito aquella operación que utiliza el territorio peruano para trasladar mercaderías entre terceros países) y la mercadería se nacionaliza en la frontera de entrada al país (criterio este último similar al de Uruguay).

En ambos casos, cabe la posibilidad de intervención fitosanitaria y/o control forestal.

Aduana de Ecuador

- El vehículo cargado cruza la frontera
- Se presenta la documentación básica a la CAE: Manifiesto de Carga, Carta de Porte y Control de Mercadería (Formulario CAE).
- La CAE autoriza el ingreso del camión al depósito habilitado o al patio del SVA
- El transportista descarga su carga si ella va a ser nacionalizada en Huaquillas. También puede permanecer a bordo del camión.
- El agente de aduana reúne la documentación y agrega la declaración de Aduana. Este trámite se puede realizar 7 días antes de la llegada de la mercancía o 15 días después.
- La aduana realiza revisión documental de los siguientes documentos: Declaración Aduanera de Importación (DUI, DAS o DUA según el caso. Para importaciones con valor inferior a US$ 2.000 se usa la DUA), Carta de Porte, Factura Comercial, Declaración Aduanera de valor – DAV y cualquier autorización previa requerida, Certificado de Origen (cuando sea necesario), Certificado de Verificadora (para importaciones superiores a US$ 4.000) y Certificado Fitosanitario.

- Cuando la revisión documental es satisfactoria, se ordena la revisión física. Este trámite se realiza por orden en el depósito habilitado o en las instalaciones del SVA.
- Se autoriza el pago de los derechos de aduana. El agente de aduana cancela en el banco de Huaquillas o en Santa Rosa. La aduana verifica la cancelación a través del sistema banred.
- La aduana coloca el sello de pago al documento de importación (DUI – Hoja C9). Se desglosan los documentos y se expide la Orden de Entrega.
- Con la Orden de Entrega, el agente se dirige al depósito o a las instalaciones del SVA y la mercancía es entregada.
- La mercancía se carga en el camión. El camión sigue su viaje.

Para una exportación se sigue un proceso similar pero más expedito. El vehículo no tiene que ingresar al depósito o a las instalaciones del SVA. La aduana simplemente realiza una revisión documental y si todo esta correcto, se autoriza la salida.

Para el trámite de transito de entrada se utiliza la misma documentación de una importación más una fianza. Además se realiza una inspección física. Los pocos tránsitos de entrada general se realizan entre Lima y Machala o Guayaquil. En casos excepcionales también se producen algunos movimientos hacia Colombia.

Para el trámite de transito de salida se sigue un proceso muy expedito. Sin embargo, se trata de un movimiento muy bajo.

Aduana de Perú

Para las importaciones se sigue un trámite tradicional, tal como se detalla a continuación:

- El camión cruza la frontera y se presenta en el Complejo de Zarumilla
- El agente de aduana presenta la documentación básica: Manifiesto de Carga Internacional -MCI)- Factura Comercial, Carta de Porte, Certificado de Verificadora (para valores superiores a US$ 2.000), Certificado de Origen, Declaración Única de Aduana –DUA-, y autorizaciones especiales.
- La aduana autoriza ingreso al depósito
- La aduana realiza revisión documental. Si todo está correcto, asigna funcionario para revisión física.
- El funcionario diligencia el DUA y autoriza el pago de derechos en el banco.
- La aduana verifica el pago de los derechos. Posteriormente, efectúa el “Levante de la Mercancía” y autoriza su salida del depósito.

Para las exportaciones se realiza un trámite similar. El camión no tiene que ingresar al depósito y solo se realiza una revisión documental. Hay un plazo de 15 días para legalizar toda exportación.

Para el transito de entrada se utiliza La declaración de Transito Aduanero Internacional DTAI. Sin embargo son muy pocos, casi nulos, los movimientos que se realizan bajo esta modalidad.

Para el transito de salida la aduana de origen previamente comunica el movimiento, ruta y tiempo de viaje autorizado. La aduana de Zarumilla se limita a verificar los precintos y el cumplimiento de la ruta y horario. Sella los documentos y el vehículo sigue su marcha. Aunque este movimiento es más frecuente que en sentido inverso, sigue siendo muy bajo.

Instalaciones Ecuatorianas

Todas las dependencias que operan en la frontera están ubicadas en forma dispersa en Huaquillas. En las instalaciones del SVA se realizan las inspecciones físicas a las cargas y a los equipajes de los pasajeros.

Los servicios ofrecidos a los turistas y pasajeros son precarios.

Área de Turismo y pasajeros

El control migratorio se efectúa en el Centro Integrado, en las afueras de Huaquillas. El control aduanero en las instalaciones del SVA. Las instalaciones para el control migratorio están ubicadas en una instalación sencilla con dos ventanillas: una para inmigración y otra para emigración. El control aduanero se realiza al aire libre.

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Aduana en Huaquillas

No hay servicios sanitarios para los usuarios.

Área de cargas

El depósito del SVA cuenta con una playa de estacionamiento con capacidad para unos 30 camiones y varias bodegas cubiertas. El recinto esta semi-cerrado y la iluminación es deficiente. La playa no esta pavimentada. No hay balanza. Las operaciones se controlan manualmente pues no hay sistematización.

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Instaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera de Ecuador, cerca de Huaquillas

Instalaciones Peruanas

En el lado peruano existe el Complejo Fronterizo de Zarumilla, de propiedad de la municipalidad. A lado y lado del complejo existen pequeñas playas de estacionamiento para camiones, ómnibus y vehículos particulares. Además, existe un depósito habilitado.

Área de Turismo y pasajeros

En el complejo se realizan los trámites de migraciones, control policial y aduana de equipajes. En general son expeditos con excepción del control policial de salida donde se realiza una inspección individual de los documentos. Para ello solo existe una computadora en línea la cual ocasionalmente se desconecta de la sede central, demorando la tramitación.

Área de cargas

Todos los trámites se realizan en el complejo. Las instalaciones son amplias y bien dotadas. El depósito aduanero queda a alguna distancia del complejo.

Frontera Ecuador-Peru, 2002. Instalaciones de la Aduana en el Complejo de Zarumilla, Peru. Parqueo de camiones en la

Características de los distintos Servicios Nacionales de Control

Servicio de Aduana → Ecuador

Infraestructura de Oficinas

Las oficinas del Distrito de CAE en Huaquillas están ubicadas sobre la vía de acceso al puente internacional; tienen un área aproximada de 250 m2. El espacio asignado es suficiente para adelantar los trámites corrientes pero no existen cubículos que independicen a los funcionarios. Tiene razonable iluminación. Hay una línea telefónica y conexión directa por satélite con la aduana de Guayaquil.

Posee fotocopiadora.

No cuentan con espacio suficiente para almacenamiento de información.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 12 equipos de tecnología actualizada; 10 de los equipos están conectados en línea. El número de equipos es adecuado y se conectan vía satélite con Guayaquil. El mantenimiento de los mismos se realiza desde Guayaquil. .

Todas las operaciones están sistematizadas.

Recursos humanos

La planta de personal es de quince funcionarios de los cuales solo cinco pertenecen a la planta aprobada y el resto es a contrato. La antigüedad promedio del personal es de tres años.

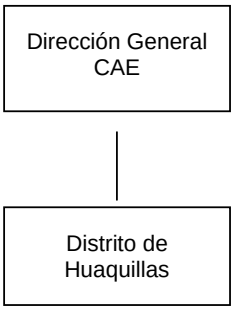
El personal detallado anteriormente, no incluye el Servicio de Vigilancia Aduanera.

El personal vive permanentemente en Huaquillas y no es rotado. No recibe incentivo alguno por estar en la frontera.

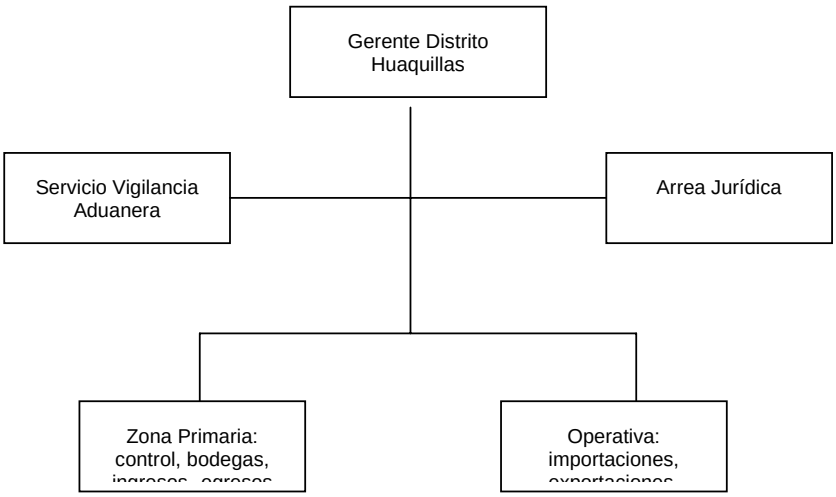
Capacitación

Existen programas de capacitación habituales. Sin embargo, se considera que no son suficientes.

Organigrama de Dependencia



La organización de la aduana en Huaquillas es la siguiente:



Métodos operacionales

La aduana de Ecuador esta sistematizada.

A las cargas con productos perecederos se les da un tratamiento especial.

En general no se utilizan contenedores salvo el caso de cargas muy especiales como son los electrodomésticos. Para el caso de cargas peligrosas se pueden habilitar áreas especiales.

Dado que se realizan pocas operaciones de importación todas ellas son sometidas a controles físicos de la mercadería, en cuanto a las exportaciones sólo se realizan controles documentales.

Horario

La atención se realiza de 8:00 a 4:30 pm de lunes a viernes. No se labora los sábados, domingos y festivos. Para el caso de tramitaciones urgentes se puede laborar fuera del horario establecido.

Selección de canales

En teoría existe selección de canales para la revisión de las mercancías. Sin embargo como el movimiento es relativamente bajo, se revisan todas las mercancías de importación. Con la de exportación sólo se realiza un control documental.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo en el caso de mercancías peligrosas.

Transito

Declaración de Transito Aduanero Internacional (DTI)

Manifiesto de Carga Internacional (MCI/DTAI)

Factura comercial

Fianza, para importaciones

Importación

Declaración Aduanera de Importación (DUI, DAS o DAU)

Carta de Porte

Factura comercial

Declaración Aduanera de Valor (DAV)

Certificado de origen – si es necesario

Certificado de Verificadora (importaciones superiores a US$ 4.000)

Prueba de Preferencia Arancelaria

Certificado Fitosanitario – si es necesario

Exportación

Formulario Único de Exportación

Documento Aduanero Único (DAU)

Factura Comercial

Carta de Porte

Manifiesto de Carga Internacional

Certificado Fitosanitario

Operatoria Transito

Entrada

El vehículo ingresa al depósito autorizado. El transportista se presenta en la aduana, entidad que revisa la documentación. Se realiza la revisión documentaria y luego la revisión de la carga. Si todo esta conforme, se autoriza la continuación del viaje.

Salida

Se produce un trámite similar.

Operatoria de Importación

El vehículo cargado cruza la frontera

Se presenta la documentación básica a la CAE: Manifiesto de Carga, Carta de Porte y Control de Mercadería (Formulario CAE).

La CAE autoriza el ingreso del camión al depósito habilitado o al patio del SVA

El transportista descarga su carga si ella va a ser nacionalizada en Huaquillas. También puede permanecer a bordo del camión. En general la mercadería se trasborda ya que los vehículos peruanos no ingresan a territorio ecuatoriano.

Entrega la documentación al Agente Aduanero...

El agente aduanero presenta en la Aduana el Documento Único de Importación (DUI), o el DAU junto con el resto de la documentación respaldatoria de la operación. Esta documentación puede presentarse desde 7 días hábiles anteriores hasta 15 días hábiles posteriores, mientras el trámite no se perfeccione la mercadería queda en poder de la aduana de destino.

La mercadería que se exceda en su valor FOB de u$s 4.000.- requerirá de un Certificado de Inspección en origen otorgado por empresa verificadora internacional. Existen mercaderías que se encuentran exceptuadas de esta situación.

Presentada la documentación se procede a una verificación de los datos, no habiendo observaciones se aceptará la Declaración, fechándola y otorgándole un número de validación, aceptada esta no podrá ser enmendada.

Una vez aceptada la Declaración se procede a aforar la mercadería, de acuerdo al canal que el sistema sortee los que pueden ser ACEPTACIÓN DIRECTA, CANAL DOCUMENTAL, CANAL AFORO FISICO POR ADUANA, o CANAL AFORO FISICO POR VERIFICADORA.

Dado el bajo movimiento del paso las mercaderías se revisan, siendo en su mayoría CANAL DE AFORO FISICO POR ADUANA.

Aceptación Directa

Las Declaraciones seleccionadas a esta vía, se sujetarán al aforo de documentos electrónicos, que se realiza mediante el cruce de los datos contenidos en los formatos electrónicos de los documentos incorporados al sistema aduanero. No se requiere revisión de documentos impresos, ni reconocimiento físico, previo a la salida de la mercancía.

La CAE remitirá el número de refrendo y la autorización de pago con el desglose de la liquidación.

Esta vía permitirá la salida de la mercancía luego de cancelados los tributos que corresponda, en el banco corresponsal. Liberándose por este medio a la mercadería y el vehículo.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes, los mismos que podrán estar sujetos a las auditorias que pueda realizar la CAE.

Canal Documental

Además del aforo de los documentos electrónicos, el personal de aduana realizará el aforo de documentos impresos, que consiste en la revisión material de documentos físicos tales como la declaración y sus documentos de acompañamiento.

Cancelados los tributos, y confirmado el pago, se autoriza la salida de la mercancía.

Cuando el personal encargado determine que las declaraciones seleccionadas a esta vía requieren de aforo físico, se comunicará al jefe inmediato, quien autoriza el requerimiento, y envía la orden al Departamento de aforo, para su realización.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes a la declaración, los mismos que serán entregados a ellos siguiendo el procedimiento designado por la CAE.

Canal Aforo Físico por Aduana

El personal de aduana realiza el aforo documental, cotejando los documentos presentados, con la información existente en el sistema.

El personal de aduana realiza el aforo físico de las mercancías, a continuación ingresa al sistema informático el resultado del mismo, como máximo, hasta 24 horas después de concluido el aforo.

De haberse producido ajustes en el valor de la mercancía, el sistema calcula la liquidación, la imprime, y se entrega la liquidación al Agente de Aduana para el pago correspondiente.

Cancelados los tributos, y confirmado su pago, se autoriza la salida de la mercancía.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes a la declaración, los mismos que serán entregados a ellos siguiendo el procedimiento definido por la CAE.

Canal Aforo Físico por Verificadora

El personal de la verificadora realiza el aforo documental, cotejando los documentos presentados, con la información existente en el sistema.

El personal de la empresa verificadora realiza el aforo físico de las mercancías, a continuación ingresa al sistema informático el resultado del mismo, como máximo, hasta 24 horas después de concluido el aforo.

De haberse producido ajustes en el valor de la mercancía, el sistema calcula la liquidación, la imprime, y se entrega la liquidación al Agente de Aduana para el pago correspondiente.

Cancelados los tributos, y confirmado su pago, se autoriza la salida de la mercancía.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes a la declaración, los mismos que serán entregados a ellos por la CAE siguiendo el procedimiento designado por la CAE.

Operatoria de Exportación

Para las exportaciones sólo se hacen revisiones documentales, no existiendo la revisión física de la mercadería.

Se presenta la documentación básica a la CAE: Manifiesto de Carga, Carta de Porte y Control de Mercadería (Formulario CAE).

El vehículo con mercadería de exportación no requiere dirigirse al patio del SVA.

Entrega la documentación al Agente Aduanero.

El agente aduanero presenta en la Aduana el Documento Único de Aduana (DUA) o el Formulario Único de Exportación (FUE), junto con el resto de la documentación respaldatoria de la operación.

Presentada la documentación se procede a una verificación de los datos, no habiendo observaciones se aceptará la Documentación, fechándola y otorgándole un número de validación, aceptada esta no podrá ser enmendada.

Una vez aceptada la Declaración se procede a aforar la mercadería, de acuerdo al canal que el sistema sortee los que pueden ser ACEPTACIÓN DIRECTA, CANAL DOCUMENTAL

Aceptación Directa

Las Declaraciones seleccionadas a esta vía, se sujetarán al aforo de documentos electrónicos, que se realiza mediante el cruce de los datos contenidos en los formatos electrónicos de los documentos incorporados al sistema aduanero. No se requiere revisión de documentos impresos, ni reconocimiento físico, previo a la salida de la mercancía.

Esta vía permitirá la salida de la mercancía y el vehículo en forma inmediata.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes, los mismos que podrán estar sujetos a las auditorias que pueda realizar la CAE.

Canal Documental

Además del aforo de los documentos electrónicos, el personal de aduana realizará el aforo de documentos impresos, que consiste en la revisión material de documentos físicos tales como la declaración y sus documentos de acompañamiento.

Una vez controlada la documentación y no mediando inconvenientes se liberará la mercadería y el vehículo.

El Agente de Aduana será el depositario de todos los documentos correspondientes a la declaración, los mismos que serán entregados a ellos siguiendo el procedimiento designado por la CAE.

Servicio de Aduana → Perú

Infraestructura de oficinas

El complejo de Zarumilla tiene un área cubierta de aproximadamente 2.000 m2. Allí tienen asiento las oficinas de la aduana. Estas oficinas están muy bien dotadas. Hay 3 líneas telefónicas y una pequeña central interna. La iluminación es adecuada lo mismo que la ambientación y el mobiliario.

Fuera de las instalaciones hay servicio telefónico para uso de los particulares.

Poseen líneas telefónicas y servicio de telefax.

Hay equipo de fotocopiado.

Hay espacio para archivo de documentos pero es suficiente. Hay almacenamiento electrónico de algunos documentos.

No posee espacio especial para los agentes de aduana o los mismos transportadores.

Recursos Informáticos y Tecnológicos

Poseen 30 equipos, en su mayor parte con tecnología medianamente actualizada. Existe conexión en línea con la sede de la SUNAT.

La cantidad y características del equipamiento son suficientes para los volúmenes de operación del paso.

Los equipos están en buen estado de mantenimiento. El mantenimiento se contrata localmente.

Recursos Humanos

El personal disponible en la Aduana incluye treinta funcionarios, de los cuales hay veinte en el área operativa y seis en el control físico. La planta aprobada es de treinta personas. La antigüedad promedio del personal operativo es de 7 años.

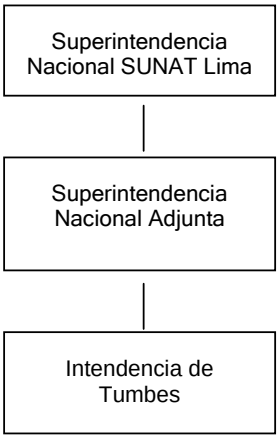
Se considera que el perfil del personal es adecuado en el 70% de los casos.

No hay incentivos especiales por tratarse de una zona de frontera.

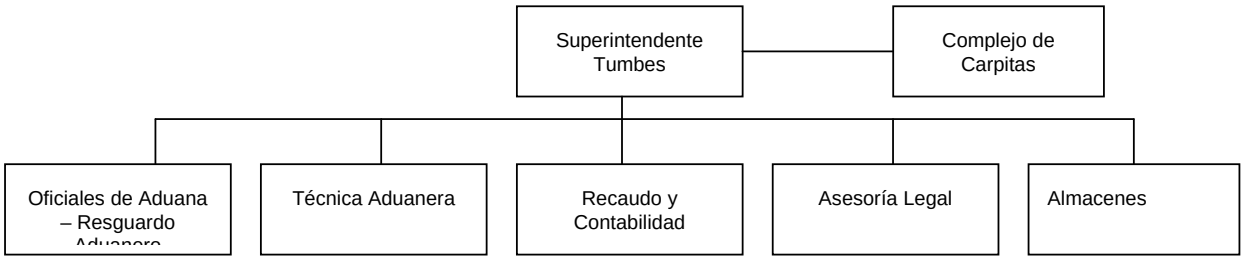
Capacitación

Existen programas de capacitación habituales de acceso a todo el personal. Se realizan a través de la Escuela Nacional de Aduanas.

Organigrama de Dependencia



La organización de la aduna en Zarumilla es la siguiente:



Métodos Operacionales

La Aduana de Perú obliga a nacionalizar las mercaderías en el lugar donde esta ingresa al país. Para ella no existen los tránsitos, excepto en los casos donde Perú sea país de paso entre terceros países.

En los últimos meses ha diseñado un nuevo modelo para la importación llamado Sistema Preferente de Despacho (SAP). Se trata de un canal especial de desaduanamiento de mercancías, para ser utilizado por los principales operadores del comercio exterior. El uso de este sistema permite a los beneficiarios, inmediatamente después de descargada la mercancía, transportarla directamente a los almacenes del importador, posibilitando su inmediata disposición bajo los principios de buena fe y presunción de veracidad. En caso de que la mercadería tuviera que ser verificada físicamente esto se haría en los almacenes del operador. Este sistema tiene por objetivo reducir sustancialmente el tiempo y el costo de los despachos de Importación.

Las intervenciones fitosanitarias deben darse con anterioridad a la presentación del vehículo y la mercadería a la Aduana.

Horario

El horario de atención va de las 9:00 am a las 12:00 pm y de 2:00 pm a 23:00 pm, de lunes a viernes. No se labora los sábados, domingos ni festivos. Sólo ocasionalmente se cierra la frontera.

Selección de Canales

El sistema informático peruano posee un módulo de selección de canales por sorteo, las importaciones son de canal ROJO cuando el número diario de estas es menor que diez, cuando el número es mayor puede sortear cualquier canal, las exportaciones pueden ser canal VERDE, ROJO o AMARILLO. Un 5 % de ellas son canal ROJO.

Lastre

El lastre se realiza en el mismo horario que la atención de la aduana.

Documentación

Se describen los documentos principales para cada una de las operaciones. Operaciones de características especiales pueden requerir de otra documentación adicional, por ejemplo mercancías peligrosas o elementos que requieren controles fitosanitarios.

TRANSITO

Conocimiento de transporte.

Manifiesto Internacional de Carga (MCI)

Declaración de Transito Aduanero Internacional (DTAI)

Factura comercial.

DUA (Declaración Única de Aduana) – Tránsito.

IMPORTACIÓN

Carta de Porte

Factura comercial.

DUA (Declaración Única de Aduana) - Importación

Carta de Porte.

Manifiesto de Carga Internacional (MCI/DTAI).

Factura comercial.

EXPORTACIÖN

Carta de Porte

Factura comercial

DUA (Declaración Única de Aduana) – Exportación.

Manifiesto de Carga Internacional (MCI/DTAI).

Orden de Embarque.

Operatoria de Tránsito

Entrada

El vehículo ingresa al Complejo fronterizo luego de cruzar el puente.

Presenta el MCI y la DTAI a la Aduana, esta controla los precintos, incorpora los datos del documento al sistema, asigna un número de operación que se agrega a los documentos y los sella.

En caso de que los precintos estén rotos o deteriorados, vuelve a precintar y carga los datos de los nuevos precintos en el MCI/DTAI.

El despachante de aduana o el transportista deben solicitar el Régimen de Tránsito de la Mercadería, operación que pueden realizar con anticipación.

La mercadería debe estar declarada como en tránsito en el MCI/DTAI.

La aduana puede exigir la presentación de garantías por una suma equivalente a los derechos de importación, cuando lo considere conveniente.

La mercadería debe ser sujeta a reconocimiento físico cuando el precinto de seguridad haya sido violado, cuando los bultos se encuentren deteriorados o exista deferencia de bultos o peso. Se exceptúan de las garantías y reconocimiento físico, las mercaderías en contenedores sellados y precintados.

El despachante una vez recibido el vehículo, se cargan los datos de la DUA con la información del MCI/DTAI; la aduana otorga el conforme luego de la revisión del vehículo y genera numeración del DUA.

Ésta operación autoriza al vehículo y la mercadería a realizar el tránsito por un período de 15 días a partir de la fecha del DUA.

Antes de su salida, se controla en el portón del complejo los datos del vehículo y el permiso de salida.

Salida

El vehículo ingresa al Complejo con los documentos correspondientes a un tránsito de entrada permitido.

A su arribo el vehículo es controlado en el portón de entrada y se estaciona en la playa.

Se presenta la documentación en la aduana, quien verifica la documentación presentada y constata que los bultos, sellos y precintos de seguridad se encuentren en buena condición.

Estando en regla la documentación y la mercadería, refrenda en el recuadro correspondiente de la DUA la operación, ingresa la información al ADUANET, dando por concluida la operación de tránsito y devuelve la DUA a la aduana de entrada.

En estas circunstancias libera al vehículo y la mercadería, pudiendo el mismo salir del Complejo.

Operatoria de Importación

El vehículo ingresa al Complejo fronterizo luego de cruzar el puente.

Presenta el MCI y la DTAI a la Aduana, esta controla los precintos, incorpora los datos del documento al sistema, asigna un número de operación que se agrega a los documentos y los sella.

En caso de que los precintos estén rotos o deteriorados, vuelve a precintar y carga los datos de los nuevos precintos en el MCI/DTAI.

El transportista entrega la información al despachante o agente de aduana. Éste incorpora la información al ADUANET generando el DUA.

Aduana convalida la información, le asigna un número de operación al DUA y selecciona, por medio del sistema, el canal de verificación. Antes de realizar el control del canal se deben abonar los impuestos correspondientes en los bancos autorizados.

El despachante tiene 3 días para cancelar el pago de los derechos a partir de que la aduana le haya generado el número al DUA; a partir del cuarto día se lo comienza a multar.

Canal verde

En este caso no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes DUA, se concluye el trámite en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.

Concluida la etapa documental, el camión y la mercadería pueden abandonar el Complejo

Canal Amarillo

En este caso la mercadería es sometida a una conferencia documental para lo que se le asigna un vista. Este revisa la documentación presentada y constata la integridad de todos los documentos. Se verifica el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes, se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un vista.

La mercadería es sometida a revisión con la presencia del representante del transportista y del importador. El vista de aduana procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada, previa pesada de la misma. El vista controla la misma procediendo a descargar un porcentaje de la mercadería que, a su criterio, sea adecuado según el caso.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso

de no existir inconvenientes, se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Operatoria de Exportación

Para dar comienzo a una operación de exportación, el agente de aduana o despachante debe cargar en el ADUANET la Orden de Embarque correspondiente y la aduana debe verificar la misma, numerarla y convalidarla; en ese momento, la mercadería está en condiciones de acceder a la zona primaria.

El vehículo con mercadería para exportación puede acceder directamente a la zona primaria aduanera (Complejo).

El transportista entrega la documentación al despachante quien realiza el ingreso de la mercadería en la terminal terrestre, quedando ésta en potestad de la aduana hasta que se autorice la salida del medio de transporte.

El despachante tiene un plazo de 10 días desde el alta de la Orden de Embarque para despachar la mercadería

El sistema sortea canal de las Órdenes de Embarque, el canal rojo no es mayor al 5% del total.

Luego de resueltos las verificaciones correspondientes a los canales y de liberada la mercadería y el camión, el despachante dispone de 15 días a partir la aprobación de la Orden de Embarque para perfeccionar el DUA. Para ello presenta todos los documentos exigidos en la aduana, quien los controla contra la Orden de Embarque, numera el DUA y da por concluido el trámite.

Canal verde

En este caso, no se hacen controles aduaneros. Se revisa la documentación y se sellan y firman los correspondientes Órdenes de Embarque, se precinta el camión, se actualiza el estado del trámite en el ADUANET y se da el levante de la mercadería.

Concluida la etapa documental, el camión y la mercadería pueden abandonar el Complejo.

Canal Amarillo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia documental, para lo que se le asigna un vista. Este revisa la documentación presentada y constata la integridad de todos los documentos. Se verifican el régimen aduanero y de tributo solicitado.

En caso de incorrecciones, se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes se procede a liberar la carga de forma similar al canal verde.

Canal Rojo

En este caso, la mercadería es sometida a una conferencia física y a una conferencia documental (canal amarillo), en ese orden, previa asignación de un vista.

La mercadería es sometida a revisión física con la presencia del representante del transportista y del importador. El vista de aduana procede a evaluar la mercadería contra la documentación presentada. Previa pesada de la misma, se verifica

naturaleza y valor de la mercancía o se establece su peso o medida. Asimismo, se verifica que las mismas hayan sido correctamente clasificadas.

En caso de incorrecciones se registran las mismas en el sistema ADUANET y se informa al representante del importador para que solucione el inconveniente. En caso de no existir inconvenientes se procede a realizar la conferencia documental tal como se determina en la descripción el canal amarillo.

Otros Servicios

Migraciones

Ecuador

El control migratorio se realiza en el Centro Integrado a las afueras de Huaquillas. La infraestructura existente es regular. Hay comunicación directa con por teléfono y fax con Huaquillas.

El equipo de computación es obsoleto y no esta en línea. El servicio de energía es adecuado pero no hay planta de emergencia.

El control esta a cargo de la Policía Nacional. Es un trámite expedito.

Se puede transitar libremente en la zona de frontera compuesta por las ciudades de Huaquillas y Aguas Verdes.

Perú

El control migratorio es realizado por la Dirección General de Migraciones y Naturalización. La infraestructura existente es buena. Cuentan con comunicación con la sede principal.

Laboran cinco funcionarios que se turnan.

Transporte

En el lado peruana hay una Dirección de Transporte en Tumbes.

Zoofitosanitario / Salud

Ecuador

El SESA mantiene una oficina en Machala a una hora de Huaquillas.

Perú

Las instalaciones del SENASA están ubicadas en el complejo de Zarumilla. Las instalaciones son buenas. No tienen comunicación telefónica.

Laboran cuatro funcionarios pero debería haber siete.

El control es muy ágil siempre y cuando se presenten los permisos exigidos.

Las mercaderías de importación a controlar se clasifican por categoría de acuerdo al riesgo fitosanitario asociado a las características de los vegetales y sus plagas.

La clasificación de menor riesgo, requiere sólo la Declaración y el Certificado de Origen. Cuando no existe el Certificado de Origen se debe tomar muestra de la mercadería y enviar ésta al laboratorio ubicado en Lima, el que analiza la mercadería y

extiende el certificado correspondiente. Mientras, la mercadería queda retenida en el paso.

La siguiente categoría corresponde a vegetales de mayor riesgo y, en esos casos, se requiere de un Permiso de Importación que debe ser presentado por el representante del importador junto con toda la información requerida (factura comercial, Certificado de Origen, póliza de garantía). Para esta categoría se analizan los documentos y se verifica la mercadería; en caso de problemas, la mercadería se inmoviliza por 72 horas y se la somete a fumigación, si fuera necesario o a su destrucción, previo levantamiento del acta correspondiente.

Por último existe una categoría de vegetales cuya importación esta prohibida.

Los productos nuevos deben sujetarse a análisis de riesgo en el país de origen a fin de que sean aprobados por el SENASA.

Aunque la mercadería no se nacionalice en el paso, la misma siempre se verifica rompiendo los precintos en frontera y volviendo a colocarlos, ya que el riesgo fitosanitario existe igual al transitar la mercadería por territorio peruano.

Cuando hay necesidad, se toman muestras y se envían a Lima para análisis. Esto demora los trámites aduaneros.

Tiempos Medios de Liberación por Trámite

En caso de no mediar problemas con la documentación de las cargas y el vehículo o inconvenientes asociados a la liquidación y pago de tasa y aranceles, los tiempos medios que demanda la liberación de un vehículo en cada país es el siguiente.

TRAMITE	Ecuador	Perú
Tránsito	1 hora	1 hora
Importación	24 – 48 horas	2 – 3 horas
Exportación	15 – 30 minutos	1 hora
Las cargas con intervención fitosanitaria pueden llegar a añadir dos o más días		

Los tiempos señalados son los que resultan, cuando se presenta la documentación completa y en orden, desde que se da intervención a los entes de control respectivos y hasta el momento en que se libera el vehículo. Cuando se trata de productos a los cuales es necesario tomarle muestras para análisis o se requiere realizar controles fitosanitarios adicionales, el tiempo se puede incrementar significativamente. .

Consideraciones Generales

- Tanto Huaquillas como Aguas Verdes se encuentran en el mismo límite fronterizo. Ambas ciudades tienen una activa vida comercial tanto formal como informal.
- El acceso al puente internacional en ambas ciudades es muy difícil. Existe un alto grado de congestión por la presencia de vendedores, compradores,

peatones, ciclistas, vehículos particulares, taxis y camiones. En aguas Verdes además, hay presencia de moto-taxis.

- En ambos lados de la frontera hay ciudades importantes cercanas al límite fronterizo. En el Ecuador la más importante es Machala, la capital provincial, a una hora por carretera pavimentada. En el lado peruano Tumbes esta a media hora y Piura a dos horas y media.

- Las vías de acceso en ambos lados están pavimentadas y en buen estado.

- Los controles, tanto de carga como de pasajeros no se encuentran integrados y su realización se lleva a cabo en forma independiente en ambos lados de la frontera.

- En Ecuador las diferentes oficinas de control están dispersas en la ciudad de Huaquillas; en Perú están concentradas en el Complejo de Zarumilla.

- Ambas aduanas están sistematizadas y tienen comunicación con las oficinas centrales. Más allá del área fronteriza, tanto brasileños como venezolanos deben portar pasaporte.

- El plan binacional de desarrollo para la zona fronteriza contempla la construcción de un nuevo puente internacional. Dicho puente se destinaría al transporte internacional por carretera mientras que el fronterizo permanecería en el puente actual. La obra del puente nuevo se complementa con la construcción de un Centro Binacional de Atención en Frontera –CEBAF.

- El plan binacional también contempla otra serie de proyectos de desarrollo económico y social. Sin embargo, existe preocupación por que todavía no se ven realizaciones en esta materia.

- Las cámaras de comercio de las dos ciudades actúan coordinadamente y tienen interesantes iniciativas que buscan fortalecer la integración binacional.

- El movimiento binacional de carga por carretera solo representa una parte del comercio binacional. Esta situación se explica en parte, porque el origen y destino de muchos productos son las ciudades de Lima y Guayaquil y ambas están situadas sobre la costa, lo cual facilita el transporte marítimo.

- Existe un movimiento de pasajeros internacionales en ómnibus. Antiguamente solo había una empresa peruana pero ahora se autorizó el ingreso a Perú, de una empresa ecuatoriana hasta Tumbes.

Ecuador

- El control migratorio de pasajeros en el lado ecuatoriano se realiza en el Centro Integrado a las afueras de Huaquillas. Igual sucede con el control aduanero que se realiza en las instalaciones del SVA, también fuera de Huaquillas. Ambas instalaciones presentan deficiencias en cuanto a espacio y condiciones.

- Los tiempos que demandan los controles a los pasajeros y tripulación son mínimos.

- El área de control de cargas se realiza en depósitos autorizados o en las instalaciones del SVA. En esta última instalación existe una playa de estacionamiento sin pavimentar y varias bodegas cubiertas.
- Cada entidad de control se encarga del mantenimiento de sus propias instalaciones.
- En los patios del SVA se carece de infraestructura de apoyo para los agentes privados y el público general. Tampoco hay equipamiento para el movimiento de mercancías. No hay balanza.
- La modalidad de tránsito aduanero es poco utilizada en este paso. La mayor parte de los movimientos son de importación, con nacionalización en frontera. También hay trámites de exportación.
- La mayoría de los camiones son enlonados y se utilizan pocos contenedores. Muchos de los camiones utilizados son rígidos de tres ejes del tipo furgón.
- El horario de atención es de lunes a viernes de 8:00 am a 4:30 pm. Como el número de camiones es relativamente bajo, no se produce congestión.
- Los pocos vehículos en tránsito ingresan al depósito mientras se realiza una breve tramitación.
- El personal disponible es adecuado y su actitud y aptitud se percibe como buena.
- De acuerdo con datos verbales el número de pasajeros internacionales se ha incrementado sustancialmente. Sin embargo, sigue siendo un porcentaje menor frente al número de pasajeros nacionales que se moviliza hacia y desde la frontera. El tiempo de atención a pasajeros en ómnibus es bajo y se da prioridad a su atención. Se revisa cuidadosamente el equipaje de los pasajeros que ingresan.
- En el paso hay dos depósitos privados habilitados. Cuando se movilizan cargas peligrosas, se pueden habilitar otros sitios.
- El arribo de los camiones se produce a diferentes horas durante el día.
- Hay camiones ecuatorianos habilitados para operar en Perú y viceversa. Sin embargo, no es común que se aventuren más allá del área fronteriza.

Perú

- Las entidades de control están concentradas en el Complejo de Zarumilla en las afueras de Aguas Verdes. Allí están ubicadas las instalaciones de la aduana, migraciones, SENASA y Policía Nacional. El complejo es propiedad del municipio. Más al interior, entre Tumbes y Piura, existe otro complejo aduanero (Carpitas).
- El complejo de Zarumilla esta situado en medio de la carretera entre Aguas Verdes y Tumbes. A lado y lado del complejo existen pequeñas playas de estacionamiento para vehículos privados y camiones.

- Los tiempos que demandan los controles migratorios y aduana a los pasajeros y tripulación de ómnibus de transporte internacional son mínimos. En cambio los trámites de control policial a los pasajeros que salen son más demorados.
- La tramitación aduanera se realiza en Zarumilla pero las revisiones físicas se efectúan en el depósito habilitado (DEPSA).
- La gran mayoría de las importaciones se nacionalizan en frontera. Solo una mínima parte del movimiento se realiza bajo la modalidad de transito aduanero.
- Las instalaciones del complejo son amplias y están bien dotadas.
- La aduana esta totalmente sistematizada y conectada en línea con el nivel central. Eventualmente se presentan interrupciones en el sistema en línea y se pueden producir demoras.
- Todos los trámites se realizan sin demora. Únicamente cuando es necesario verificar los certificados fitosanitarios o forestales, los trámites se demoran. Hasta octubre de 2001 este tipo de cargas solo había representado 600 toneladas.
- El personal disponible esta bien capacitado para adelantar sus funciones pero existe el sentimiento de que se requieren más funcionarios.
- La vía entre Tumbes y la frontera es utilizada por un gran número de vehículos pero también por muchas moto-taxiss.
- Cerca del puente internacional existe una gran playa de estacionamiento para camiones y buses locales. Allí arriban muchos camiones del interior del Perú y se descargan productos que, posteriormente, cruzan la frontera. Allí también los camiones esperan carga.

Los pasos de frontera analizados y el paso "deseable"

En el capítulo anterior se presentó una descripción de los principales pasos de frontera utilizados en el comercio bilateral por modo carretero entre los países de la región. Esta descripción, si bien sucinta, permitió identificar las principales características de los mismos y dar una idea aproximada de la operatoria que se verifica en cada uno de ellos.

Posteriormente, se delinearon y propusieron una serie de componentes – endógenos y exógenos – que deberían estar presentes en un paso de frontera definido como "deseable" para las vinculaciones regionales y se detallaron los resultados obtenidos en el análisis y evaluación de un conjunto de ochos pasos de frontera visitados en el marco de este estudio.

La experiencia obtenida [4] en las tareas realizadas permite, sin desmedro de las particulares vertidas para cada paso de frontera, extraer algunas conclusiones de tipo general respecto a los pasos de frontera de Sudamérica y en particular el grado de presencia en los mismos de las condiciones definidas para el paso "deseable".

[4] A los pasos visitados deben añadirse los de Puerto Iguazú – Foz de Iguazú; Ciudad del Este – Foz de Iguazú, Clorinda – Puerto Falcón y Encarnación - Posadas , visitados y analizados por el mismo equipo de consultores en el marco del trabajo "El comercio carretero entre los países del Cono Sur" – BID 2001.

El contexto general

Los gobiernos de los países de Sudamérica, establecieron que el tema de la facilitación del transporte en los pasos de frontera debía ser incorporado con identidad propia entre los procesos sectoriales que contempla la Iniciativa IIRSA.

Tras esta inclusión subyacen, aún sin especificarse, por lo menos dos ideas complementarias. La primera, que los pasos de frontera son un elemento articulador de suma importancia en los procesos de integración entre los países, principalmente en lo que ataña al papel que los mismos desempeñan dentro de la cadena logística del comercio bilateral y regional y, la segunda, que existe un consenso generalizado, tanto en el sector gubernamental como en el privado (transportistas, exportadores, importadores, expertos, etc.), en torno a que una parte importante de las ineficiencias que se verifican en el transporte internacional de cargas en la región encuentra su explicación en la ineficaz operatoria y en la carencia de equipamiento e infraestructura adecuada que se verifica en los pasos de frontera.

Importancia relativa de los pasos de frontera.

Existe una importante cantidad de pasos de frontera – casi un centenar – entre los países de Sud América, que presentan una variada gama de tipologías en lo que se refiera al tipo de frontera, ubicación geográfica, temporalidad, relación física y económica con las poblaciones aledañas, características del tránsito pasante, grado de integración física y operativa binacional existente, infraestructura disponible para el control de los transportes y las cargas, importancia en el comercio internacional, tipo de mercadería transportada, organismos de control presentes, características aduaneras de los flujos pasantes, etc.

No obstante la gran cantidad de pasos de frontera existentes en Sudamérica, un número reducido de ellos es el que tiene participación activa en el comercio internacional por modo carretero. Por los quince pasos sudamericanos de mayor importancia, se transportó, en el año 2000, el 85.5% del comercio regional carretero en términos de volumen. Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR) es el paso más importante de la región en lo que se refiere a volumen transportado, con una participación del 16.5% del total verificado en la región. Le siguen en importancia, Cristo Redentor – Mendoza (AR) – Los Andes (CH) con el 14%, Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA) con el 10% y San Antonio (VE) – Cúcuta (CO) con el 7%. Entre los cinco totalizan casi el 50% de los volúmenes totales intercambiados.

El trasbordo en los pasos de frontera

La normativa aplicable en la región en materia de transporte de cargas y pasajeros, tanto en el seno de la CAN como la referida a los países incluidos en el Cono Sur y el MERCOSUR, no plantea dificultades a la fluidez del transporte internacional.

Expresamente, la normativa aplicable consagra la obligatoriedad de realizar los viajes de transporte de pasajeros sin trasbordo y la posibilidad, en el caso del transporte de carga, de realizarlo en idénticas condiciones, bajo la modalidad de tránsito aduanero. De esta forma, el trasbordo en la frontera debería ser la resultante de prácticas operativas del comercio internacional carretero y nunca fruto de imposiciones normativas o coactivas.

No obstante, quizás porque la frontera es un reflejo del grado de madurez del desarrollo institucional de los procesos de integración, en la región se verifican distintos tipos de trasbordos: normativo y preventivo (frontera de Venezuela – Colombia), coactivos (frontera Colombia – Ecuador), aduaneros (fronteras de Uruguay

y Perú), operativos y comerciales (fronteras de Brasil, frontera de Ecuador – Perú). En los casos en que el trasbordo no obedece a una decisión empresaria, estas imposiciones o pautas operativas, agravadas por la falta de infraestructura y equipamiento adecuados, conspiran contra la fluidez y eficiencia del transporte - y del comercio – internacional,

Los pasos de frontera y su vinculación con las poblaciones aledañas

La existencia de una fuerte vinculación económica de las poblaciones aledañas con el transporte internacional o con la infraestructura del paso puede originar situaciones que afectan la fluidez del transporte carretero.

Esta particularidad se presenta en aquellos pasos de frontera donde se verifican medidas que atentan contra la libre circulación de los transportes y por causa y/o efecto de las mismas, se generan - al amparo de situaciones socio económicas precarias – fuentes de ingreso basadas en necesidades ficticias impuestas por la restricción (fronteras de Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador).

Es también observable en aquellos pasos donde existe una actividad comercial (legal e ilegal) ligada al comercio internacional realizado en forma artesanal (frontera Perú – Bolivia; frontera Ecuador – Perú). En estos casos, los intereses de las localidades aledañas son contrarios a la utilización, en el primer caso, y a la construcción en el segundo, de vías alternativas que eviten el paso de los transportes por la vialidad urbana.

Por último, deben mencionarse los casos en que las actividades de las poblaciones aledañas están muy vinculadas a la infraestructura vial del paso de frontera. En esta situación se encuentra la frontera Perú – Bolivia, donde la realización de una feria artesanal implica el cierre del paso al tránsito durante dos días de la semana; el paso de frontera entre Foz de Iguazú (BR) y Ciudad del Este (PA), donde la intensa actividad comercial obstaculiza en grado importante el tránsito de vehículos pesados; Salvador Mazza (AR) – Yacuiba (BO), con saturación del puente por la feria regional y por el intenso intercambio comercial transfronterizo; Encarnación (PA) – Posadas (AR), donde el intenso tránsito vecinal fronterizo plantea problemas de congestión y demoras a los servicios de cargas y pasajeros y Huaquillas (EC) – Aguas Verdes (PE) donde el intercambio transfronterizo plantea problemas de congestión.

Los pasos de frontera en los dos bloques regionales

Más allá de los problemas intrínsicos de los pasos de la región en materia de operación, infraestructura, equipamiento, funcionalidad, integración, etc., se advierte una diferencia sustancial entre los pasos de frontera que vinculan a los países de la CAN y los del MERCOSUR más Chile. Casi todos los pasos intra CAN presentan algún tipo de problema exógeno, bastante severo, que resta fluidez al transporte internacional. Esto sucede en las fronteras de Venezuela – Colombia y Colombia – Ecuador, donde se producen trasbordos obligatorios, en la de Bolivia – Perú y, en menor medida, Perú - Ecuador, por influencia de la actividad comercial de las poblaciones aledañas y la existencia de comercio internacional por medios artesanales.

La totalidad del comercio carretero intra CAN (más del quince por ciento del comercio carretero entre los países de Sudamérica) se ve afectado por las restricciones exógenas aludidas. Estas restricciones no hacen más que plasmar la existencia de intereses locales que derivan sus fuentes de empleo e ingreso de situaciones anómalas respecto a lo que debe ser el funcionamiento deseable del transporte carretero y que por ende se oponen con éxito a las intenciones regionales en materia

de facilitación de pasos de frontera.

En el MERCOSUR más Chile no hay actitud local, ni nacional comprometida con la obstaculización del comercio. No existen medidas normativas o coactivas que impidan el libre tránsito de vehículos y mercaderías y los intereses de las poblaciones aledañas con el transporte internacional se dan con carácter proactivo. En forma similar, las organizaciones de transportistas nacionales participan activamente en los foros regionales para lograr una mayor eficiencia operativa en los pasos de frontera y por ende una mayor fluidez de tránsito del modo carretero en los mismos.

Infraestructura, equipamiento y participación privada

La infraestructura vial del paso plantea problemas a la circulación en cuatro de las quince vinculaciones de mayor importancia: en Cristo Redentor (CH – AR), por problemas de cierres originados en las nevadas invernales y en Foz de Iguazú – Ciudad del Este (BR – PA), Desaguadero (PE – BO) y Yacuiba – Salvador Mazza (BO – AR) por problemas de saturación u ocupación de la vía (el puente internacional) por parte de actividades comerciales de las poblaciones aledañas. En pasos de menor importancia relativa regional pero alta en términos bilaterales, esta situación se verifica en Huaquillas – Aguas Verdes.

Las instalaciones existentes para el control del transporte de pasajeros, si bien en algunos casos presentan notorias deficiencias en materia de confort, no plantean en general problemas de fluidez al transporte regular de pasajeros ni a los particulares que las utilizan

La infraestructura y el equipamiento destinados a las actividades de control a las cargas (laboratorios para el análisis fitosanitario de muestras, recintos para el control físico, etc.) y los servicios brindados a las cargas (almacenamiento, estiba, cargas peligrosas, refrigeradas, etc.) y a los agentes privados (transportistas, despachantes, etc.) presentan un balance negativo.

Los pasos de frontera (o las partes nacionales de ellos) donde se comprueban las mejores condiciones de funcionalidad, infraestructura y equipamiento para la realización de las tareas, donde las instalaciones cumplen en forma más cercana la normativa aplicable en materia de seguridad e higiene y donde se verifican condiciones adecuadas en lo que hace a los servicios y comodidades a los transportistas, muestran la particularidad de que, en casi todos los casos, las instalaciones son administradas por un operador encargado de la operatoria general y de la provisión, mantenimiento o ampliación de la infraestructura existente, a quien se remunera con el pago de los servicios a los transportes y a las cargas que realizan los usuarios del paso. A veces, como sucede en Brasil, puede tratarse de una empresa estatal del Estado donde se encuentra el paso

Las carencias verificadas en materia de infraestructura y equipamiento en los pasos de frontera, además de como una restricción, deben ser vistas como una oportunidad para recrear en ellos las características deseables para los pasos de frontera de la región

La necesidad de infraestructura y equipamiento, que en mayor o menor medida requieren los pasos existentes en la región, así como la necesaria para llevar a cabo los procesos de integración de los controles en un único ámbito, supone montos de inversiones que enfrentan, a más de la decisión política de llevarlas a cabo, severas restricciones de índole presupuestaria en la mayoría de los gobiernos.

Si bien los estados atraviesan dificultades económicas y financieras, ello no debería ser óbice para encarar activamente el desarrollo de las facilitaciones en los pasos de frontera. Las condiciones evidenciadas en los pasos de frontera donde los recintos se encuentran concesionados muestra, en la participación de la actividad privada en este tipo de emprendimientos, un camino apto para revertir las restricciones. Debe notarse que con un adecuado dimensionamiento de las instalaciones y la adopción de sistemas integrados, física y funcionalmente para los controles binacionales, las reducciones en los costos generalizados de la logística del comercio internacional serán muy superiores a los mayores costos en materia de utilización de las infraestructuras que se generen. El principal paso de frontera de Sudamérica encuentra la imposibilidad en integrar los controles binacionales en un mismo ámbito, en las restricciones para desarrollar obras por valor de aproximadamente 200.000 dólares.

No obstante, el paso de frontera debe ser visto en forma integral, como un proyecto que conjuga aspectos institucionales, normativos, operativos, funcionales, culturales, económicos, sociales y de infraestructura y equipamiento y a los actores públicos y privados. Por ello, las inversiones que se realicen en el mismo deben estar enmarcadas en un programa que incorpore los distintos aspectos mencionados. La existencia de este programa y la consecución ordenada de todos los aspectos que lo integren, permitirán maximizar el retorno de las inversiones en modificaciones o ampliaciones de la infraestructura y redundarán en la mayor eficiencia alcanzable en materia de logística del comercio internacional.

La escala de operación de los principales pasos de frontera de la región no se presenta como un obstáculo para el eventual interés de la actividad privada en este tipo de emprendimientos, soportando en forma total o parcial los costos de implantación y obteniendo la retribución correspondiente por medio del pago, por parte de los usuarios, de los servicios y facilidades prestadas. En efecto, los quince pasos de frontera más demandados para el comercio internacional carretero, presentan una escala de operación que los tornarían aptos para su explotación a riesgo por parte del capital privado, si se adopta como patrón de comparación el paso de Santo Tome (AR) – Sao Borja (BR) (único centro unificado de frontera de la región construido y explotado por un operador privado y ubicado en el puesto 14° en importancia por volumen transportado).

En aquellos pasos de alto interés estratégico para los procesos de integración, pero con débiles volúmenes de movimiento, la participación privada debería ser complementada con inversiones de los estados involucrados, para que las tasas cobradas a los usuarios resulten consistentes con el servicio brindado.

En algunos de los pasos visitados pudo observarse la existencia de infraestructura existente con condiciones aptas para ser utilizadas como áreas de control integrado. Vg. Recinto aduanero del lado Peruano de Desaguadero; Zona franca ubicada en el lado Uruguayo de Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR)

Integración de controles y sistemas informáticos

En las distintas normativas regionales, se ha brindado especial atención al fenómeno fronterizo con el objeto de propender a que el tránsito terrestre por esa zona geográfica se desenvolviese de la forma más adecuada e idónea, con el fin de facilitar – entre otras cuestiones de importancia - el desarrollo del comercio internacional en las distintas regiones.

El tratamiento dado a nivel normativo a las cuestiones fronterizas en el ámbito de la CAN, muestra un interesante grado de precisión en materia de controles integrados y

de amplitud, al incorporar la política de desarrollo de zonas de frontera. Sin embargo, en la práctica, a pesar del tiempo transcurrido desde el dictado de las normas aplicables, aún no se ha concluido la instalación de los CENAF en la totalidad de los pasos de frontera y en algunos casos los CENAF existentes no cumplen con la condición de reunir en un mismo ámbito a la totalidad de las autoridades de control que intervienen en el transporte internacional de bienes y personas. Asimismo, el desarrollo del primer CEBAF en la frontera de Perú – Bolivia, se encuentra en etapa de proyecto, al igual que otros localizados en las fronteras de Perú – Ecuador (Aguas Verdes – Huaquillas), Venezuela-Colombia y Ecuador-Colombia.

Al igual que en el ámbito de la CAN, en el MERCOSUR, si bien se han realizado avances significativos, el panorama de integración de los controles dista en mucho de las previsiones de los estados miembros, traducidas en las normas vigentes. En muchos pasos de frontera, incluso en varios de los principales (Paso de los Libres – Uruguayana; Fray Bentos – Puerto Unzué; Iguazú – Foz de Iguazú; Clorinda – Puerto Falcón; Ciudad del Este – Foz de Iguazú, etc.), la integración de los controles es inexistente o parcial.

Las acciones de los países han resultado más eficaces en el caso del transporte de pasajeros que en el de cargas, para lograr la integración de los controles. La integración en los controles a los pasajeros se verifica en nueve de los quince pasos principales, mientras que en el caso de las cargas (bajo las modalidades: centro integrado de control único o país de entrada país sede) se ha logrado en cuatro casos en forma plena y dos en forma parcial.

En todos los casos, los pasos de frontera que registran integración en los controles de carga pertenecen a los vínculos entre países del MERCOSUR.

La integración aludida se refiere, únicamente, a la realización de los controles en un mismo ámbito físico, ya que los controles se realizan en forma secuencial, tanto para cargas como para pasajeros. La ausencia de interconexión de los sistemas informáticos de los organismos similares, en particular las aduanas, y los aspectos de procedimientos de las aduanas nacionales, refuerzan esta tendencia. La excepción está dada por algunos controles fitosanitarios que, en ciertos pasos, se realiza al unísono y sobre una misma muestra

Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR) es el único caso donde los controles de cargas y pasajeros se realizan en un mismo ámbito físico con la intervención de los funcionarios de ambos países. En los pasos de Brasil con Uruguay, donde se verifica la existencia de áreas de control integradas, el control de las cargas se encuentra en un país y el de pasajeros en el otro.

Las dificultades para integrar los controles binacionales en un mismo ámbito físico, a pesar de los esfuerzos institucionales y normativos que los países han plasmado a nivel regional desde hace bastante tiempo y el escaso empeño demostrado y ejecutado en materia de integración física y funcional de los mismos, es demostrativo de que más allá de las políticas enunciadas y adoptadas por los países en los foros regionales, hay una brecha significativa entre la explicitación y el acuerdo y el esfuerzo y la capacidad de gestión (nacional y binacional) necesarias para llevarlos a cabo, que no se advierten presentes con el énfasis esperado.

Aún en los pasos de frontera donde se verifica el trasbordo obligatorio de la mercadería y donde esta situación resulte de difícil reversión en el corto plazo, es posible obtener mejoras significativas respecto a la situación actual si se avanza en los conceptos de integración y armonización de los controles; toda vez que, de acuerdo la

información disponible, es en estas fronteras donde se verifican los mayores costos evitables del comercio internacional en la región[5]

La integración o interconexión entre los sistemas informáticos de organismos similares en los dos países es inexistente, no obstante que esta alternativa, aunada a la integración funcional de los controles, permitiría no sólo una mayor eficiencia operativa en los pasos de frontera, sino - y quizás más importante - un mejor resguardo de la integridad fiscal de los países. Integrar los sistemas de los organismos de control de los países es más un problema de decisión y organización que un problema tecnológico.

Modalidades aduaneras en los pasos de frontera

Las actividades del comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquélla que mejor se adapte a sus necesidades y de marcos legales nacionales y regionales internalizados y aplicados por los países en materia de transporte internacional, que las permitan.

En este sentido se presentan falencias que, de alguna manera, son el reflejo del grado real de avance de los procesos de integración. El no cumplimiento de la normativa regional en materia de permitir que en los pasos de frontera se lleven a cabo la totalidad de las modalidades aduaneras existentes, en particular los tránsitos, muestra la dificultad de los países para plasmar internamente los acuerdos regionales alcanzados. En este caso, la frontera es un ámbito donde se aprecia claramente la madurez del proceso de integración de dos países y el grado de convencimiento y decisión política para llevarlo adelante.

En la mayoría de los pasos de frontera, donde resulta posible, se verifica una escasa utilización de la modalidad de “transito aduanero”. Tal circunstancia es explicada por los menores costos generalizados que implicaría la nacionalización de la mercadería en la frontera o la formalización de las exportaciones en dicho ámbito, frente a la alternativa del transporte puerta a puerta.

Esta particularidad en sí misma no es un obstáculo para la fluidez del comercio carretero, toda vez que la frontera es el único ámbito donde puede materializarse la integración física y operativa de los controles sobre las cargas y los vehículos del comercio internacional y es, por ende, el único lugar donde cabe la posibilidad de que los controles se deban realizar una sola vez. En efecto, si la mercadería se exportara y nacionalizara en la frontera, el único control que se registraría (integración de los controles mediante) sería el que allí se produzca. Cualquier otra alternativa implicaría una mayor cantidad de intervenciones; en el extremo, el “tránsito” aduanero requerirá de tres controles (aduana en origen, aduana en destino y control integrado en la frontera realizado al despacho en tránsito).

La existencia de esta operativa no necesariamente conlleva el trasbordo físico de la mercadería, la que en muchos casos continúa su tránsito a destino en el mismo vehículo en que arriba a la frontera.

En la actualidad, la mayoría de los trabajos y opiniones parecen requerir de los pasos de frontera un comportamiento – además de eficiente – similar en materia de tiempos empleados, a los que resultarían si todos los despachos que los utilizan fuesen

[5] Magdalena Pardo –: En el trabajo citado se da cuenta de las graves demoras que implica la realización del transporte internacional de cargas en estas fronteras.

tránsitos aduaneros. Lo cierto es que – aun con deficiencias – la función que se realiza en la mayoría de ellos es bien otra. Salvo en Argentina, Bolivia, Paraguay y Chile, donde los tránsitos aduaneros (tanto de importación como de exportación) constituyen el grueso de la operatoria, en el resto de los países y por diversos motivos, las operaciones que más se verifican en el paso de frontera, son la formalización de las importaciones y exportaciones. En forma más gráfica, los pasos de frontera funcionan mayoritariamente como aduanas de origen y destino de las mercaderías que por ellos circulan.

Organismos y agentes públicos en los pasos de frontera.

La formación del personal de los organismos que actúan en la frontera, en el caso de los pasos visitados, resultó adecuada, aunque en casi todos los casos los funcionarios demandaron mayor capacitación. No obstante, se informa la existencia de desconocimiento de la normativa regional aplicable (fundamentalmente en los países de la CAN) y divergencias en la aplicación de la normativa por parte de los funcionarios intervinientes, aún en un mismo paso fronterizo.[6]

No se observa, salvo en el caso de algunos países para sus exportaciones, un comportamiento orientado a favorecer el comercio entre los países de la región, ni una preocupación por el resultado de la labor de uno de los eslabones importantes en dicho comercio: los transportistas.

Facilitar el flujo de tráfico no siempre es una meta consistente con las misiones de los organismos que intervienen en la operatoria del cruce de frontera, así, la fluidez del transporte en los pasos no es una prioridad universalmente compartida.

Los conceptos de integración no se trasladan fácilmente a los pasos de frontera. Los funcionarios, en gran medida, continúan apreciando su labor - realizada en forma más o menos eficiente - como un compartimiento estanco donde no se valoriza adecuadamente la colaboración y complementación con los organismos de verificación y control del país vecino**.**

Gestión de pasos de frontera

En los pasos de frontera coexisten e interactúan una importante cantidad de organismos nacionales y agentes privados, cada uno de ellos con una cultura organizacional y objetivos propios, sin que se verifique la presencia de una acción / figura integradora de los mismos que supere las parcialidades, para vincularlas en pos del objetivo específico del paso de frontera como tal, cual es lograr la mayor eficiencia operativa, sujeto a las restricciones de dar cumplimiento estricto a la normativa aplicable. El proceso de integración en el paso de frontera, en una aproximación a las prácticas empresarias, puede ser visto como una importante y compleja operación de fusión entre dos empresas: los países limítrofes, por intermedio de los organismos presentes en el paso.

No obstante ello, la figura del administrador o gerente del paso de frontera, con capacidad institucional para coordinar el accionar de los distintos entes presentes en el paso e interactuar con los organismos nacionales y los agentes privados, salvo en el caso de Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR), es prácticamente inexistente o cuando lo está, sus competencias y funciones no están orientadas a lograr una coordinación proactiva en pos de la eficiencia operativa y funcional. Así los esfuerzos para lograr

[6] Magdalena Pardo trabajo citado

una sinergia apropiada por parte de los actores, son casi nulos.

Esta situación, compleja en el caso de pasos de frontera con controles disociados, se agrava en el caso de la integración física y operativa de los entes a nivel binacional. Pareciera esperarse que el proceso de integración práctica en los pasos de frontera – a partir de la decisión política de lograrlo – fuese a producirse en forma espontánea o mágica y como algo natural, cuando en realidad se requiere de un claro liderazgo y trabajo planificado, sistemático y particularizado sobre cada uno de ellos, que convierta a la frontera en un auténtico ámbito de integración donde se fusionen las prácticas operativas y culturales de ambos países.

Control de gestión en los pasos de frontera

La actual ausencia de sistemas de control de gestión del funcionamiento de los entes públicos que realizan los controles en los pasos de frontera (accesible para todos los usuarios del paso), transforma a este ámbito en una "caja negra" donde las responsabilidades públicas y privadas se diluyen. Asimismo, la carencia de estudios de organización y método que permitan, a los organismos públicos (en particular las aduanas), definir los procedimientos más efectivos y en función de los tiempos medios eficientes de los mismos, dimensionar en forma adecuada la cantidad y perfil del personal necesario, denota la escasa fortaleza institucional y empeño puesto de manifiesto en la tarea de lograr mayor eficiencia en la operación de los pasos.

Horarios de atención

Salvo, en algunos pasos de frontera del MERCOSUR para los tránsitos aduaneros, en ningún paso de frontera de Sudamérica existe atención ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año, para el transporte de carga, aunque muchos pasos de importancia brindan esta facilidad a los pasajeros.

En ninguno de los pasos de mayor importancia existe homogeneidad en los horarios de atención de los organismos de control presentes. Esta falta de uniformidad se da tanto entre los organismos de un mismo país como entre los organismos similares de ambos

Las falencias horarias son suplidas, en algunos casos, con la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios de atención contra el pago de una tasa.

Tiempos medios insumidos en los controles

Los tiempos medios que demanda la realización de los controles en la frontera (aún siendo éstas en muchos casos aduana de origen o destino de la carga), en el caso de los pasos visitados (y en general en los principales pasos de Sudamérica, con excepción de aquellos donde la carga debe trasbordarse en forma obligatoria), si bien ofrecen una amplia posibilidad de mejora, distan de explicar las demoras que sufren los despachos en las fronteras y no se corresponden con los usualmente descriptos en la literatura técnica.

Esta apreciación es corroborada por el hecho de que en muchos casos se prefiera (por menor costo generalizado) utilizar a la frontera como aduana de origen o destino de la mercadería frente a la alternativa del transporte puerta a puerta.

En general (se excluyen los casos de fronteras con trasbordos obligatorios o las situaciones extraordinarias donde los controles fitosanitarios son utilizados eventualmente como medidas para-arancelarias), puede afirmarse que en la mayoría de los pasos de frontera, si se arriba a un horario razonable y con la documentación

exigida en regla, la liberación del vehículo se realiza en el mismo día del arribo.

Los agentes privados y su incidencia en la fluidez del transporte

El tiempo medio de permanencia de los camiones en la frontera resulta, en muchos casos de los analizados, notoriamente superior al que demanda la realización de las tareas de control de los distintos organismos. La experiencia recogida en las visitas realizadas y la elaboración de los datos de más de 40.000 vehículos que utilizaron el paso de Santo Tomé – Sao Borja así lo corroboran.

Una parte importante de las demoras evitable en la frontera está relacionada con la oportunidad y grado de completitud que tiene la documentación asociada a las cargas y al transporte. Muchas veces, entre el tiempo de arribo del camión a la frontera y la presentación de la documentación respectiva ante las autoridades aduaneras, media un lapso importante, explicado por faltantes y carencias en aquélla. Asimismo, son usuales los casos en que el camión atraviesa la frontera de un país y queda detenido en el otro lado por problemas análogos o falta de pago oportuno de los derechos respectivos.

El sistema de penalidades impuesta por la Receita Federal en la EADI de Uruguayana - único caso conocido - a los despachos que no formalicen la presentación de la documentación completa en el lapso de una hora desde su arribo a la terminal, ha logrado reducir significativamente los inconvenientes de este tipo. Asimismo, se penaliza la permanencia en la Terminal de los vehículos que no abandonaran la misma en el lapso de una hora desde su liberación, lo que indica la existencia de importantes permanencias no necesarias de los vehículos en el recinto, atribuibles a decisiones privadas.

La dificultad asociada a la documentación y el pago de derechos no es menor, toda vez que en la mayoría de las vinculaciones bilaterales la utilización de los tránsitos es, como se mencionó, escasa y en algunos casos incluso, por ausencia de instalaciones, la carga con problemas no puede desligarse del camión que la transporta. Es importante aquí el nivel de capacidad y solvencia de los exportadores e importadores para prever el cumplimiento de la legislación aplicable y afrontar los pagos que se derivan de la operación que realizan. Otro aspecto para enfatizar esta cuestión está dado – condiciones de mercado mediante – por la posibilidad de importadores y exportadores de trasladar en forma total o parcial a los transportistas el costo de estas ineficiencias, ya que si, como todo lo indica en la actualidad, fuese alta, no habría mucho incentivo económico – al menos en las mercaderías de bajo valor agregado – para estimular un accionar más eficiente

A pesar de ello, no se aprecia el énfasis debido en la contribución que el sector de agentes privados que participa en el comercio internacional (transportistas, despachantes de aduana, exportadores e importadores), puede aportar a la fluidez del comercio carretero, en caso de adoptar pautas operativas adecuadas y elevar sus estándares de capacitación y solvencia.

Si bien es menester elevar el nivel de eficiencia pública en los pasos de fronteras (y de hecho existe un margen importante de actuación en la materia), no lo es menos que para lograr una disminución eficiente de los costos de la logística del comercio internacional, se requiere que este proceso sea acompañado con un incremento en la eficiencia con que se desenvuelven los actores privados. Remitir un despacho de exportación a la frontera de Desaguadero sin respetar la normativa vigente en tal sentido en el Perú puede implicar que el camión no pueda ingresar a territorio peruano o en su defecto que se extraigan muestras del producto para su análisis, lo que conlleva una estadía de carga y vehículo en la frontera de aproximadamente tres días.

Problemas de esta índole (o similares en lo que ataña al pago de derechos o documentación) generan tiempos que livianamente se atribuyen a “la frontera”, cuando obviamente no son imputables a la misma.

La existencia de aptitud profesional para generar (o disponer de) la documentación necesaria para el comercio internacional, la oportunidad del pago de los derechos, el conocimiento acabado de los requisitos en materia de importación del país de destino de la mercadería, las pautas operativas de los transportistas, etc, son cuestiones que se da por cumplidas satisfactoriamente, cuando en la práctica son las causales de viajes o estadías en frontera más largas que las que podrían alcanzarse en la situación actual, aun con las restricciones existentes en materia de integración de controles y horarios de atención

La no existencia de ámbitos de capacitación y formación en torno a cada paso de frontera, es una muestra de que estos aspectos, en oposición a las falencias públicas, no son considerados de importancia, cuando en verdad tienen un grado de significatividad muy relevante - quizás el mayor - a la hora de explicar los costos generalizados del transporte internacional carretero.

Pautas operativas de los transportistas

Un aspecto de importancia en la producción de servicios de transporte carretero de carga reside en las pautas operativas de los transportistas e incluso en su capacidad para organizar el viaje de acuerdo a las disponibilidades existentes en materia de horarios de atención en los pasos de frontera. En este sentido, la mono conducción generalizada en el transporte carretero internacional (en todos los pasos visitados sólo pudo visualizarse una empresa que utiliza doble conducción), a la vez que subutiliza el bien de capital, genera tiempos de viaje muy superiores a los que la tecnología y la red vial permiten.

Asimismo, la utilización de un solo conductor y las carencias en materia de controles públicos suscitan interrogantes acerca de las condiciones de seguridad en que se desenvuelve el servicio.

El impacto de las pautas de conducción sobre la formación de tiempos evitables de viajes, es mayor que las demoras evitables que generan los controles en la frontera. Así, con las pautas operativas enunciadas, una modificación en los horarios de atención en la frontera, extendiéndolos a las 24 horas durante los 365 días del año, tendría, en promedio, un efecto reducido sobre la disminución de los tiempos de

Documentación asociada al transporte internacional

No se aprecia – a pesar de ciertas críticas en este sentido – que la documentación exigible en la actualidad para el comercio carretero sea excesiva o que plantee problemas para su llenado; antes bien, la experiencia muestra que los problemas con la documentación, en la mayoría de los casos, se deben a la falta de capacitación o a la poca profesionalidad de los despachantes de aduana y al desconocimiento, o no observancia, de las normas de importación del país receptor por parte de los despachantes y exportadores.

Otros aspectos.

A pesar de no influir en los tiempos que demandan los controles, cualquiera sea el nivel de exigencias que los gobiernos planteen en materia de control en los pasos de frontera, debe proveerse a los transportistas y usuarios en general de las condiciones mínimas en materia de infraestructura y servicios durante su estancia en los mismos.

Si bien la telemática aplicada al paso puede ser considerada como una herramienta orientada a facilitar y mejorar los controles que allí se realizan, los proyectos de implantación de la misma deben ser seriamente evaluados en función del costo, el beneficio obtenible y la oportunidad de su aplicación

Características de un paso de frontera deseable y posible para la región.

Las conclusiones particulares y experiencias obtenidas en las tareas de campo realizadas[7] permitieron definir una tipología de paso de frontera deseable y posible para la región, cuya consecución no requiere de modificaciones sustanciales en los marcos legales e institucionales vigentes. Las características identificadas para el "paso deseable", en enumeración no taxativa, son las siguientes:

- Existencia de centros de control integrados para el transportes de cargas y pasajeros;
- Integración física y funcional de los controles que permita que el vehículo y la mercadería sean "vistos una sola vez";
- existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, nombrado por los países, quien tiene a su cargo la coordinación y control de gestión de todos los organismos intervinientes e interactúa con las matrices de éstos, otras instancias gubernamentales de los países involucrados y los agentes privados, para proponer los cambios organizativos, de infraestructura, normativos y de procedimientos que resulten necesarios para lograr una mayor eficiencia en el paso;
- cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición, estimado de acuerdo a los estándares que surgen de las rutinas integradas de control;
- interconexión de los sistemas informáticos de los entes similares de ambos países;
- participación privada en la provisión, mantenimiento y ampliación de la infraestructura y equipamiento necesario a la que se retribuye mediante el pago de los agentes privados por los servicios demandados y/o peaje si se tratase de una nueva interconexión física;
- sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo, accesible para los distintos actores involucrados en forma directa o indirecta;
- determinación política de los países concernidos para permitir el desarrollo de todas las modalidades operativas prevista en la normas regionales vigentes: Exportaciones, Importaciones y Tránsitos aduaneros;
- Existencia de un espacio de capacitación continua de los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera, para profundizar y actualizar el conocimiento que los mismos tienen de las normas y procesos que se llevan a cabo en el paso, a fin de reducir errores operativos y optimizar el funcionamiento

[7] Un detalle de la metodología utilizada y de las conclusiones particulares para cada uno de los pasos de frontera visitados se muestra en el Capítulo VI "Análisis y evaluación de pasos de frontera" y en su anexo

Asimismo, en caso de mantenerse restricciones operativas como el trasbordo normativo o coactivo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera, las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga, que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta

No obstante la importancia que se le reconoce a los pasos de frontera como articuladores de los procesos de integración y de la innegable contribución que la facilitación de los mismos entrega al incremento de la competitividad de las producciones nacionales, ningún paso de frontera de los relevados en las tareas de campo - ni de la región -, cumple en forma completa con las condiciones definidas para caracterizar el paso deseable. Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR) es el único que satisface todas las condiciones en materia de localización, integración física, infraestructura y equipamiento.

La definición del paso deseable no debe ser vista sólo como un conjunto de disponibilidades en materia de infraestructura y equipamiento; se trata de un concepto íntimamente unido al de integración entre los países, que debe estar internalizado por los estados y plasmado como un proyecto de fusión particular en cada caso. La frontera, es un ámbito ideal para sintetizar la retórica de la integración y la capacidad de gestión para llevarla adelante en forma plena.

Anexo V – Metodología de Relevamiento y Evaluación de los Pasos fronterizos

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

INDICE

Metodología de relevamiento y evaluación de los pasos fronterizos 4

Introducción 4

Una visión sobre la complejidad de los pasos fronterizos .. 4

Controles en Frontera - Esquema general 7

La metodología de relevamiento 8

Búsqueda de antecedentes e información estadística 8

Relevamiento de elementos correspondientes a entidades y actores centrales 8

Documentos asociados 9

Estructura de Empresas Habilitadas para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros, Costos de Explotación de los Servicios y Asimetrías 9

Sistemas de Información de las Aduanas Nacionales 10

Infraestructura Vial. 10

Aspectos Legales e Institucionales 10

Infraestructura y Operación de Pasos de Frontera 11

Actores Relacionados con los Pasos Fronterizos 11

Visita y toma de información en el paso fronterizo 11

Documentos asociados 13

Datos Generales del paso 14

Servicio de Aduana 14

Servicio de Migraciones 14

Otros Servicios 15

Otros Actores 15

La metodología de Evaluación 15

El Paso "deseable" **16**

La red vial de acceso 17

La infraestructura y equipamiento del área de control 17

Los aspectos operativos del paso 18

Cuestiones exógenas al paso 19

Informe detallado del paso. **19**

Informe de Conclusiones **21**

Recomendaciones o líneas de acción **21**

Metodología de relevamiento y evaluación de los pasos fronterizos

Introducción

En el marco del proyecto se prevé el desarrollo de una metodología de relevamiento y evaluación de pasos fronterizos, con vistas a mejorar su operación.

Esta metodología se desarrolla en dos etapas:

- ✓ la primera de ellas, orientada a analizar, en la práctica, los pasos fronterizos; de forma precisa y simple, a la que denominaremos relevamiento.
- ✓ la segunda corresponde a la calificación de cada paso respecto del cumplimiento de su objeto y a la identificación de aquellos elementos positivos o negativos cuya ausencia o presencia pudiera utilizarse para calificar el paso, comparando con un funcionamiento óptimo aplicable a la tipología del paso pertinente (paso "deseable"), a la que denominaremos evaluación.

Esta metodología no tiene como fin desarrollar un anteproyecto o proyecto para modificar el paso, situación esta que requiere de elementos y estudios adicionales a los aquí desarrollados, pero si puede indicar sobre que elementos se deben profundizar los análisis y determinar, en primera instancia, en que pasos la relación entre la inversión a realizar y los beneficios a obtener se maximizará.

A continuación se detallan los elementos utilizados para ambas etapas desarrollando los pasos a seguir en cada una de ellas, en los Anexos se pueden observar un ejemplar de los distintos documentos desarrollados para la toma de información.

Una visión sobre la complejidad de los pasos fronterizos

Antes de detallar la metodología de relevamiento utilizada y las tareas propuestas para cada instancia, resulta imprescindible dar un marco general de la complejidad que reviste un paso de frontera.

En él confluyen dos países y gran cantidad de actores directos e indirectos, de variada complejidad y características, que abarcan desde transportistas, funcionarios de diversos órganos de control, importadores, despachantes de aduana o representantes, concesionarios y hasta en algunos casos las actividades económicas de las poblaciones aledañas al paso de frontera.

Todos ellos interactúan, de una forma u otra, dentro del espacio que brinda el paso de frontera utilizando métodos de trabajo, procedimientos, documentación compleja y principalmente objetivos diferentes (y en algunos casos antagónicos); con recursos – en la mayoría de los casos escasos – y con las restricciones que; entre otros, proveen la infraestructura y equipamiento disponible y los marcos normativos sectoriales aplicables.

En general en un paso confluyen al menos 4 entidades burocráticas por país encargadas de controlar:

- ✓ el tránsito de mercaderías entre los países (ADUANA)
- ✓ el tránsito de personas entre los países (MIGACIONES)

- ✓ el tránsito de vehículos entre los países (TRANSPORTE)
- ✓ la calidad de los productos comestibles o de consumo masivo (FITOSANITARIOS / SALUD)

A esta lista deben incorporarse una serie de actores directos que en mayor o menor grado de acuerdo al paso y al país realizan gestiones o tareas en el mismo. Transportistas, despachantes de aduana o representantes, representantes de transporte, todos ellos dentro de la cadena de comercio internacional a la que hay que agregarles los importadores y exportadores, que si bien no tienen ingerencia directa en las tareas de frontera son los actores que comienzan y concluyen la cadena de acontecimientos que tiene a las acciones del paso como hitos fundamentales.

En algunos países se incorporan operadores privados de recintos o servicios diversos (que resultan indispensables para la realización de los trámites fronterizos), y entidades bancarias que son requeridas para la administración de los pagos de las diversas tasas involucradas en el proceso.

Además en ciertos pasos su ubicación y características los hacen particularmente sensibles para las economías regionales de las ciudades que conectan, siendo en alguna de ellas el elemento más importante de su actividad comercial (legal e ilegal).

En el paso los distintos actores realizan tareas y controles sobre los siguientes 4 elementos básicos:

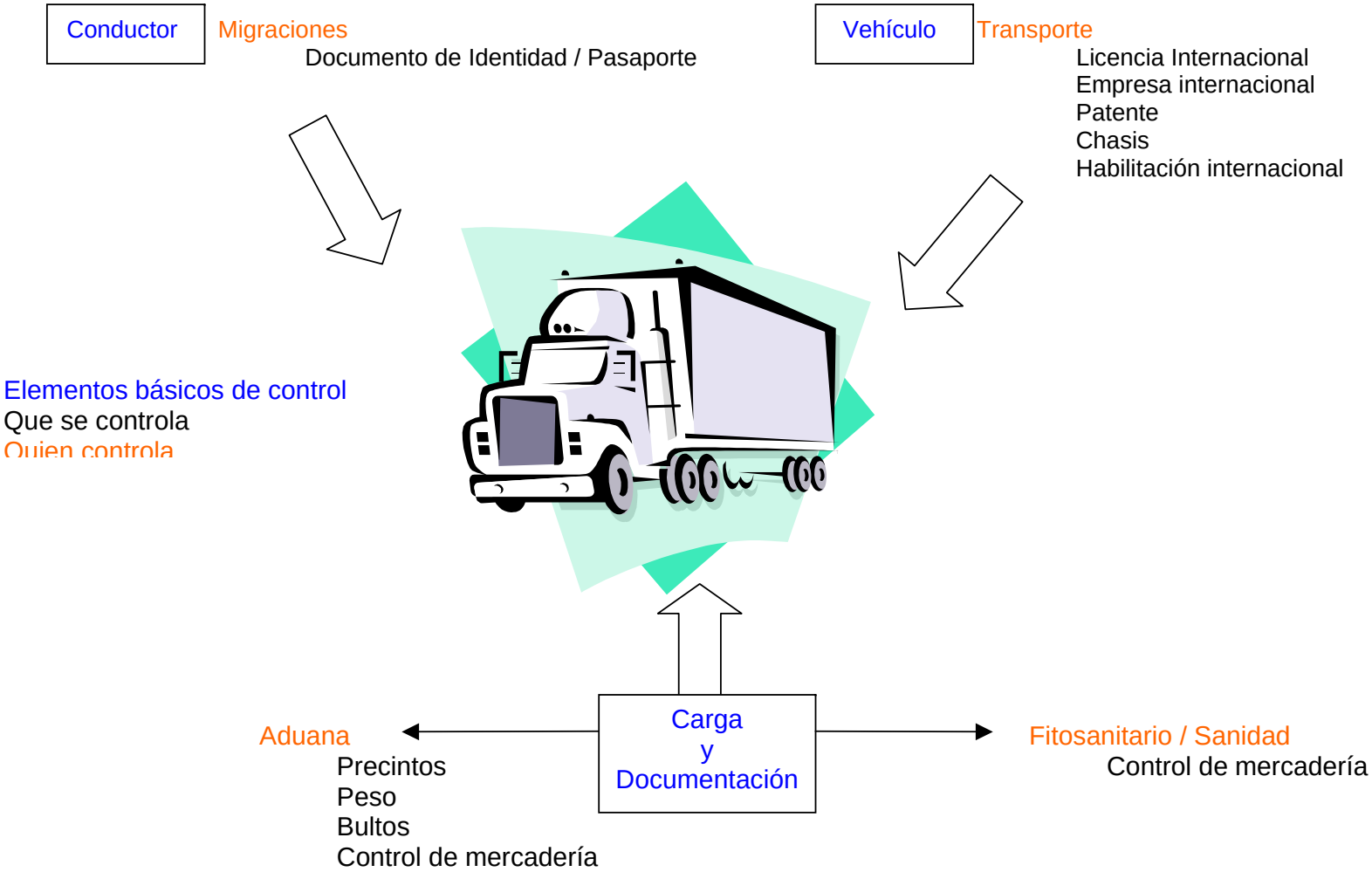
- ✓ Vehículo
- ✓ Carga
- ✓ Documentación
- ✓ Conductor

Queda claro en este punto que el nivel de complejidad del paso fronterizo es alto, además es importante tener en cuenta que las políticas generales, los sistemas de información, la organización, los métodos y procesos y en muchos de los casos la cantidad y calidad de los recursos que se utilizan en un paso se definen desde los organismos centrales de control, y en la mayoría de los casos desconociendo la realidad existente.

Por lo tanto resulta evidente que para obtener un acabado relevamiento de un paso fronterizo hace falta no sólo relevar la realidad “in-situ” del mismo, sino conocer el accionar y las políticas de los Organismos centrales.

El siguiente diagrama intenta dar una lista simplificada de las diversas tareas que se ejecutan sobre una operación de comercio exterior en un paso tipo, debe considerarse que la mayoría de estas operaciones se realizan por duplicado una por cada país.

Controles en Frontera - Esquema general



La metodología de relevamiento

Como se detalló en el punto anterior, para llevar adelante un relevamiento efectivo sobre un paso fronterizo resulta necesario llegar a acumular diversos conocimientos que van desde la estructura de los organismos centrales hasta la visión real y concreta del accionar en el paso correspondiente.

Sobre esta base se diseño una metodología de relevamiento basada en 3 grupos de tareas principales

1. búsqueda de antecedentes e información estadística
2. relevamiento de elementos correspondientes a entidades y actores centrales
3. visita y toma de información en el paso fronterizo.

La conjunción de la información relevada por estos grupos de tareas permite conocer en forma detallada todos aquellos elementos de importancia que derivarán en la calificación de cada paso respecto del cumplimiento de su objetivo y la comparación con un teórico “paso deseable”, permitiendo determinar en cuanto el paso se aleja de las condiciones óptimas de operación y cuales son los principales elementos que provocan esta desviación.

La metodología elegida para el relevamiento avanza desde lo general a lo particular, por esto los grupos de tareas principales, numerados anteriormente, deben realizarse en orden, siendo indispensable que con anterioridad a la visita al paso los consultores tenga en su poder todos los antecedentes existentes y los resultados del relevamiento a las entidades y actores centrales

Búsqueda de antecedentes e información estadística

Como primer paso de esta metodología se requiere la búsqueda de antecedentes y estadísticas que permitan conocer aspectos y características generales de los elementos relacionados con el paso.

Las fuentes de información pueden ser diversas pero la información incorporada a Internet, con altibajos de acuerdo al país y algunas fuertes asimetrías en la calidad de los datos, puede servir como referente principal para obtener datos significativos de estadísticas de comercio exterior, uso de los pasos fronterizos y conocimientos generales de los referentes gubernamentales de cada país asociado con el paso en estudio.

Junto con ello es necesario poder incorporar el conocimiento proveniente de bases de datos de acceso público y de trabajos anteriores, ya sea los realizados sobre las organizaciones centrales en general como sobre los pasos fronterizos en particular. En especial aquellos que se realizaron sobre los pasos objeto del estudio específico.

Relevamiento de elementos correspondientes a entidades y actores centrales

Para esta etapa se optó por el diseño de una serie de 6 documentos de consultas auto administrados los que se siguiere se complementen, corrijan y aumenten con al menos una entrevista a los distintos responsables directos de los temas relevados.

Las consultas no poseen un orden de prelación específico, las mismas deben ser completadas por funcionarios y actores de cada uno de los países relacionados con el paso fronterizo.

Las consultas están orientadas a:

- ✓ obtener conocimientos de aquellos procesos, sistemas o situaciones que teniendo ingerencia sobre la operación en la frontera no se diseñan, desarrollan o gestionan en la misma
- ✓ obtener conocimientos generales de los temas u opiniones de los actores y los responsables de los organismos o empresas centralizadas
- ✓ actualizar y completar la información de transporte y comercio exterior relevante a los fines del estudio.
- ✓ consolidar los antecedentes y estadísticas disponibles.

Documentos asociados

Los documentos asociados son los siguientes:

- ✓ Estructura de Empresas Habilitadas para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros, Costos de Explotación de los Servicios y Asimetrías
- ✓ Sistemas de Información de las Aduanas Nacionales
- ✓ Infraestructura Vial.
- ✓ Infraestructura y Operación de Pasos de Frontera
- ✓ Aspectos Legales e Institucionales
- ✓ Actores Relacionados con los Pasos Fronterizos

En el Anexo I – Consultas a Organismos Centrales pueden verse las copias de los formularios utilizados para esta etapa del relevamiento. A continuación se resume el objetivo de cada formulario y el actor específico al que los mismos están orientados.

Estructura de Empresas Habilitadas para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros, Costos de Explotación de los Servicios y Asimetrías

La consulta está orientada a conocer las características principales de las empresas operadoras de servicios de transporte carretero internacional de cargas y pasajeros y reunir la información necesaria que permita realizar una evaluación de los costos de explotación de los servicios.

Es un primer paso para evaluar el grado de eficiencia relativo de las ofertas nacionales de transporte y detectar si las hubiese, las asimetrías más relevantes en materia de transporte entre los países de la región y su impacto en la participación de las distintas banderas en el transporte de los flujos bilaterales.

Los entes responsables de la administración y control de transporte carretero internacional, son los referentes que deben responder las consultas de la encuesta. (Ver cuestionario)

Sistemas de Información de las Aduanas Nacionales

Los procesos aduaneros de los países de la región están informatizados y en gran parte integrados en modelos nacionales centralizados que permiten mantener en línea las operaciones realizadas en los distintos puertos y pasos del país.

Estos sistemas por sus características se diseñan y soportan desde las oficinas centrales del organismo y tienen un impacto directo sobre las acciones y procesos que se desarrollan en los pasos fronterizos.

La consulta está orientada a conocer de forma general las estructuras y servicios informáticos involucrados en el control del tránsito de mercaderías en frontera; profundizando el conocimiento de aquellos directamente involucrados en el soporte específico de las operaciones en los pasos fronterizos y la probable capacidad de los mismos para poder interactuar con sus pares.

Es un primer paso orientado a conocer las fortalezas y debilidades de las distintas infraestructuras y su impacto en el proceso de integración regional

Las respuesta a esta consulta deberían ser dadas por el responsable de tecnología de la información de las Aduanas o Entes Nacionales encargados del control del tránsito de mercaderías en frontera.
(Ver cuestionario)

Infraestructura Vial.

Es menester profundizar y actualizar el conocimiento existente sobre la infraestructura vial de los países involucrados en el paso a fin de tener una clara dimensión de las posibilidades actuales y futuras de desarrollo del mismo y el impacto que la infraestructura vial existente y los proyectos en curso tendrán sobre su operatoria.

La consulta pretende conocer de forma general las condiciones que se verifican en materia de infraestructura y operación en los pasos de frontera de los países sudamericanos, las disponibilidades existentes en materia de red vial y los proyectos en curso para el mejoramiento y expansión de la misma.

Los funcionarios del ente responsable con competencia en temas de infraestructura vial, serán los encargados de completar la información requerida.
(Ver cuestionario)

Aspectos Legales e Institucionales

Resulta indispensable conocer los antecedentes institucionales y legales vinculados al transporte carretero internacional identificando los elementos normativos vigentes que se vinculen a:

- ✓ las características con que se desenvuelve el transporte internacional de pasajeros y cargas por automotor
- ✓ la participación de las banderas nacionales en el comercio bilateral

- ✓ los procesos inherentes al comercio internacional carretero y el tratamiento de sus aspectos legales e institucionales

- ✓ el marco normativo bajo el que se desenvuelve la actividad en los pasos fronterizos, que se vinculan directamente a la operación del transporte carretero,
- ✓ la identificación y cuantificación de las asimetrías existentes.

El destinatario de esta consulta son aquellos funcionarios idóneos en materia jurídica, del organismo competente en materia de transporte de cada uno de los países.
(Ver cuestionario)

Infraestructura y Operación de Pasos de Frontera

El objetivo de la presente consulta es conocer de forma general las condiciones que se verifican en materia de infraestructura y operación en los pasos de frontera de los países, las características genéricas de los trámites y procesos que se llevan a cabo en los mismos y las experiencias de integración que se hubieren realizado hasta la fecha.

Está orientado a funcionarios responsables con competencia en temas de infraestructura y operación de pasos de frontera, de las áreas transporte terrestre, desarrollo e integración, comercio exterior y aduanas.
(Ver cuestionario)

Actores Relacionados con los Pasos Fronterizos

La multiplicidad de actores involucrados en los procesos o tareas que se llevan a cabo en los pasos fronterizos hace necesario consolidar con anticipación a las visitas una lista, lo más completa posible, de los mismos. Se entiende por actor a toda persona, u organización que directa o indirectamente interactúe con los procesos o tareas llevados a cabo en los pasos.

Es necesario poder reconocerlos, considerar cual es su relación con las acciones que se llevan a cabo en el paso y cual es su opinión sobre la funcionalidad de los mismos.

La consulta debe ser respondida por una contraparte nacional o por el consultor con visitas y entrevistas directas a por lo menos uno de cada uno de los tipos de actores involucrados. (organismos estatales como bancos, controles sanitarios o privados como transportistas, despachantes de aduana, operadores de recintos aduaneros, etc)
(Ver documento)

Visita y toma de información en el paso fronterizo

Antes de comenzar a detallar la metodología a utilizar en frontera es conveniente determinar que se considera un paso fronterizo para los términos de este relevamiento y de esta forma definir nuestro universo de acción.

Un paso de frontera puede ser definido como el ***conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas por un medio carretero, puedan atravesar los límites***

de dos países cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Para esta definición en el caso extremo donde los controles de los países no se encuentran integrados físicamente, el paso de frontera abarcará todos los elementos de cada uno de los conjuntos fronterizos de cada país incluyendo además los elementos de infraestructura que conecten a esos conjuntos.

Por lo tanto ***el paso se analizará siempre como un todo aunque las partes sean independientes.***

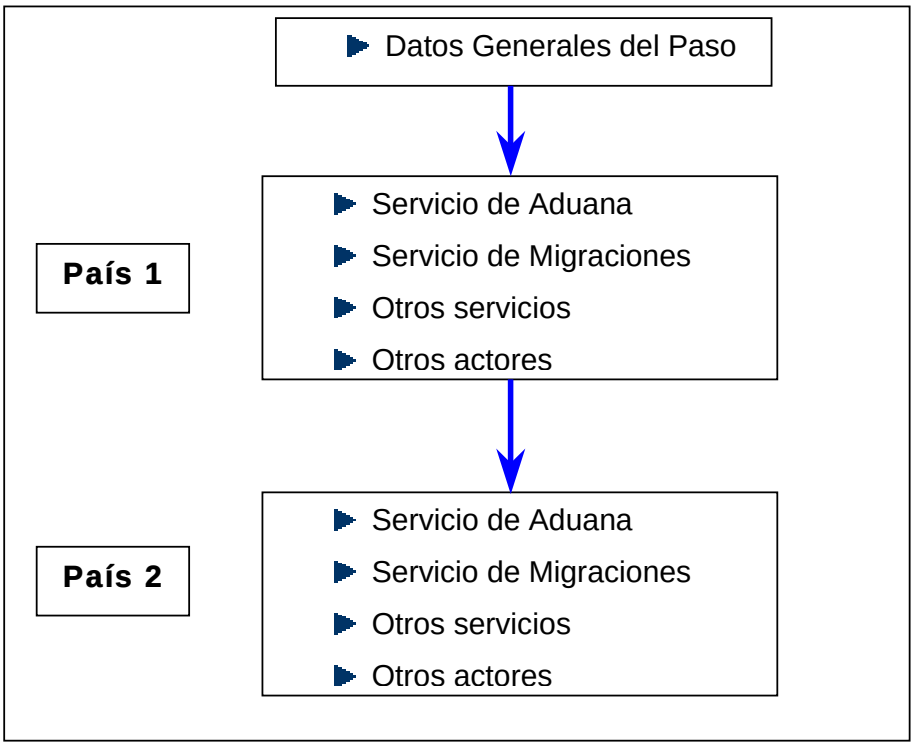
La metodología de este relevamiento está basada en la visita y la entrevista directa del grupo consultor con los actores directos e indirectos en el paso, utilizando encuestas administradas por el analista y visualizando "in situ", la infraestructura, los recursos y los procesos que se ejecutan tomando detalle de los pasos que se siguen en los mismos y de los problemas detectados. A fin de organizar las tareas las mismas se dividirán en tres módulos:

1. El primer módulo corresponde a la toma de contacto con las autoridades o representantes de los actores principales del paso (aduana, migraciones, transportistas, despachantes, fitosanitario y sanidad) y el relevamiento, de la operatoria general del paso, recursos humanos y tecnológicos, procesos, tiempos y problemas detectados.

2. El segundo módulo corresponde al seguimiento de la operatoria directamente en cada área del paso de frontera. Esto implica ingresar de lleno en los procesos que se llevan a cabo observando en detalle si la realidad coincide con lo declarado por las autoridades y cuales son los desvíos que se detectan.

3. El tercer módulo se orienta a regresar sobre las autoridades del paso indicando las probables diferencias entre su imagen y la realidad que se pudieron detectar con el relevamiento, ajustando los desvíos y documentando una versión final de la información referente al paso.

Como herramienta soporte de esta etapa se diseñaron de una serie de 5 documentos de encuestas en pasos de frontera que tienen la característica de servir de "hoja de ruta" para las tareas del grupo consultor. .Las encuestas poseen un orden específico de análisis que puede verse en el esquema siguiente:



Los consultores pueden decidir por cual país comenzar

El grupo consultor deberá incorporar a los datos que surjan de los relevamientos información complementaria que permita ampliar los mismos. Se destaca en este punto la posibilidad de conseguir los planos o croquis de las oficinas y especialmente de las playas de maniobra de los vehículos, bases de datos con información de las operaciones realizadas en el paso, estadísticas y registrar aquellos elementos de importancia mediante la toma de fotos que demuestren en toda su amplitud las características positivas o negativas del paso estudiado.

La información relevada debe, en todos los casos, ser la opinión del grupo consultor. La respuesta a las preguntas así como la cuantificación y calificación de los recursos no deben depender de los comentarios que surjan de los responsables del paso sino de lo analizado y visualizado, permitiendo esto lograr una visión unificada de todo el conjunto.

Sin perjuicio de relevar detalladamente los diversos recursos y elementos físicos disponibles en el paso y sus características, el relevamiento debe tener una clara orientación a comprender su problemática y para ello es esencial reconocer y evaluar los procesos que en este lugar se desarrollan. El análisis conjunto de recursos y procesos permitirá una evaluación completa del accionar del paso y su desvío con respecto al “paso deseable”.

Documentos asociados

Los documentos asociados son los siguientes:

- ✓ Datos Generales del paso

- ✓ Servicio de Aduana
- ✓ Servicio de Migraciones
- ✓ Otros servicios
- ✓ Otros actores

En el Anexo II Encuestas en Frontera pueden verse las copias de los formularios utilizados en esta etapa del relevamiento. A continuación se resume el objetivo de cada formulario y el actor específico al que los mismos están orientados.

Datos Generales del paso

Este documento de todos los que integran el conjunto de documento asociados al Relevamiento en los pasos fronterizos es el único que debe llenarse una sola vez para todo el paso, considerando como paso a la definición anteriormente dada.

El objetivo del documento es tener una visión general y abarcativa de todo el paso, incluyendo las características físicas, infraestructura vial, ubicación, temporalidad, los servicios disponibles, flujos de carga y pasajeros, costos de uso de los servicios (si los tuviera), los tiempos estimados de los trámites, la integración a la que se arribo y el impacto que el paso tiene sobre la economía local.

El consultor debe completarlo con la consulta a todos los actores que considere necesarios, y documentarlo con la información específica que se pueda obtener (mapas, diagramas, estadísticas, etc.).
(Ver encuesta)

Servicio de Aduana

El documento está orientado a conocer con el mayor detalle posible las características de Servicio de Aduanas de cada país. Debe completarse uno por cada país y se deben realizar mediante entrevistas al responsable aduanero de mayor nivel del paso y mediante la observación directa de los procesos que este servicio realiza.

En el documento se destacan las consultas relativas a cuantificar y calificar los recursos de infraestructura de oficinas y playa, informática y tecnología, y humanos con que cuenta el organismo en el paso, los horarios de atención, la relación orgánica entre la oficina del paso y la estructura del organismo, la documentación usada para cada tipo de trámite, los tipos de carga más habituales, y muy en particular a analizar los distintos procesos que se llevan a cabo en el área. Considerando en este caso los procesos de Importación, Exportación, Tránsito de entrada, Tránsito de salida, la metodología utilizada para los camiones en lastre y el modelo de selección de canales utilizado.
(Ver encuesta)

Servicio de Migraciones

El documento está orientado a conocer con el mayor detalle posible las características de Servicio de Migraciones de cada país Debe completarse uno por cada país y se deben realizar mediante entrevistas al responsable del control migratorio de mayor

nivel del paso y mediante la observación directa de los procesos que este servicio realiza.

En el documento se destacan las consultas relativas a cuantificar y calificar los recursos de infraestructura de oficinas y playa, informática y tecnología y humanos en el paso, los horarios de atención, la documentación exigida para cada tipo de trámite y el tiempo medio de demora del mismo, los procesos que se llevan a cabo para el ingreso y egreso de personas y el tratamiento que se le da al tránsito vecinal fronterizo.
(Ver encuesta)

Otros Servicios

El documento está orientado a conocer con el mayor detalle posible las características del resto de los servicios disponibles en el paso (fitosanitario, sanidad, etc.). Debe completarse uno por cada servicio disponible en cada país y se deben realizar mediante entrevistas al responsable del servicio de mayor nivel del paso y mediante la observación directa de los procesos que este servicio realiza.

En el documento se destacan las consultas relativas a cuantificar y calificar los recursos de infraestructura de oficinas y playa, informática y tecnología, y humanos en el paso, horarios de atención, documentación requerida y tiempos medios para cada tipo de trámite y analizar los distintos procesos que se llevan a cabo en el área.
(Ver encuesta)

Otros Actores

El documento está orientado a relevar información de todos los actores que utilizan o forman parte del paso pero no forman parte de las estructuras organizativas gubernamentales básicas.

El conjunto de actores más importante del paso son los transportistas y los despachantes de aduana, a los que se les pueden incorporar empresas que posean depósitos fiscales en las cercanías del paso (no deben considerarse aquí las empresas que son privatizaciones parciales o totales de las operaciones del servicio aduanero, las que se analizan en el documento de Servicio de Aduanas) y en algunos casos los representantes de transporte internacional (ATA).

El grupo consultor deberá entrevistarse con los diferentes actores, tratando en la medida de lo posible de realizar reuniones con más de uno, en los casos
en que fuera necesario, a fin de verificar los comentarios emitidos. El documento tiene por objetivo recabar la información que el actor posea sobre su actividad en el paso, los tiempos medios (según su criterio) de cada trámite, la importancia que le otorgan a la probable mejora de infraestructura y recursos y los obstáculos que a su entender entorpecen la operatoria del paso.
(Ver encuesta)

La metodología de Evaluación

Concluida la etapa de relevamiento y compilados, ordenados y analizados los múltiples datos obtenidos durante la misma estamos en condiciones de pasar a la etapa de evaluación.

Esta etapa tiene como productos principales los siguientes:

1. Informe detallado del paso, donde se describan en forma sistemática las características del paso.
2. Informe de conclusiones resultado del análisis del informe detallado del paso y cuyo objetivo es resumir el paso y manifestar los elementos positivos y negativos detectados
3. Recomendaciones o líneas de acción a desarrollar en el paso que permitan modificar su situación actual para lograr que este evolucione hacia el paso "deseable"

Los productos enumerados deben desarrollarse en ese orden ya que cada uno de ellos es insumo para el producto siguiente.

El Paso "deseable"

Antes de comenzar a describir cada una de las tareas enumeradas en el punto anterior caractericemos lo que damos en llamar como paso "deseable", para ello comencemos por recordar la definición que dimos de paso de frontera:

conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas por un medio carretero, puedan atravesar los límites de dos países cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Sobre esta base caractericemos al paso "deseable", es aquel que, cumpliendo con la anterior definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos:

- ✓ que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional) se presten en forma integrada, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia.
- ✓ que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas.
- ✓ que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para si mismos como para las cargas.
- ✓ que por su desempeño, minimice los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.

En función de lo señalado se detalla a continuación los elementos constitutivos de un paso "deseable" para las vinculaciones bilaterales de la región.
La caracterización se realiza atendiendo a distintos aspectos: red vial de acceso y vialidad del paso; infraestructura y equipamiento del área de control; pautas operativas y condiciones exógenas.

La red vial de acceso

- ✓ Carreteras en perfecto estado de conservación y dimensionadas en su capacidad, de acuerdo al tránsito medio y la composición vehicular que se registra en ellas.
- ✓ La circulación de los vehículos de cargas y pasajeros y, en general, el tránsito pasante, no debe interferir con el tránsito local, en el caso de ciudades aledañas ubicadas en las proximidades del paso.
- ✓ Las actividades comerciales de las poblaciones aledañas no deben generar saturación u obstrucción de la circulación del paso propiamente dicho.

La infraestructura y equipamiento del área de control

Podrá tratarse de un área única o, en su defecto, de dos áreas ubicadas en cada lado de la frontera, dependiendo de la tipología e infraestructura existente en la actualidad en el paso y siguiendo el criterio de realizar el conjunto de todos los trámites en un único lugar (detener el vehículo sólo una vez). Debe satisfacer los siguientes extremos:

- ✓ Recintos adecuadamente diseñados y planificados para las funciones a desarrollar.
- ✓ Único recinto binacional para el control de cargas y pasajeros, dotado de reserva de espacio para eventuales ampliaciones, o recintos únicos para cargas y pasajeros, por separado, que involucren todos los trámites.
- ✓ En los casos de único recinto,
    - o Existencia de vías diferenciadas para la circulación de vehículos de carga y pasajeros.
    - o Espacio físico diferenciado para el control de cargas y pasajeros.
- ✓ Controles de ingreso y egreso con barreras y sistemas de gestión informatizados, llevando a cabo, en ellos, un precontrol de la documentación.
- ✓ Balanza informatizada con impresión de documento de control y centralización de información en el sistema de gestión.
- ✓ Área de control de pasajeros dotada de servicios básicos a los usuarios ubicada en el predio, para minimizar el desplazamiento de los usuarios del paso: sanitarios, comedores, información turística y general sobre los países, comunicaciones, servicios bancarios y/o de cambio de moneda.
- ✓ Cantidad de dársenas adecuadas al movimiento de vehículos del paso, considerando la estacionalidad del flujo.
- ✓ Existencia de vías diferenciadas para automóviles y ómnibus y, eventualmente – si el número lo amerita –, para tránsito vecinal fronterizo.
- ✓ Playas de estacionamiento para camiones que ingresan al predio con boxes numerados y diferenciados por tipo de carga (general, refrigerada, peligrosa) y por tipo de operación que realizan (importación, exportación o tránsito). En el caso de cargas peligrosas, la playa debe estar aislada del resto y equipada con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames.
- ✓ Edificios de administración donde se ubique el total de los organismos de control de los países que intervienen en los trámites de liberación de las cargas (migraciones, aduana, transporte y el eventual concesionario) y las entidades financieras. Estos edificios deberán contar con todas las facilidades para la operación, espacio físico suficiente, circulación adecuada que impida el acceso a terceros a las áreas de los administrativos y técnicos, adecuada ambientación de acuerdo a las características de la zona geográfica del paso, comunicaciones y sistemas informáticos.
- ✓ Sistemas de seguridad y operabilidad adecuados para la atención del paso sin interrupciones por factores externos, generadores de emergencia y tanque de

abastecimiento de agua potable (si fuese necesario), sistema antiincendio del Complejo, duplicidad de sistemas de comunicaciones de voz y datos.

- ✓ Edificio de comedor para camioneros
- ✓ Edificio de sanitarios para camioneros, dividido en sanitarios para damas y para caballeros, con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería.
- ✓ Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia.
- ✓ Edificio de laboratorios fitosanitarios con playa específica para el control de las mercaderías en el área donde se encuentren instalados los organismos de control. Eventualmente, instalaciones para los controles zoosanitarios de animales vivos.
- ✓ Edificio de inspección física, con boxes para estacionamiento de vehículos en forma simultanea y oficinas de las agencias aduaneras de los países.
- ✓ Depósitos para mercaderías retenidas y en trámite para cada una de las aduanas y para cada tipo de mercadería (comunes, refrigeradas, etc.).
- ✓ Área de fumigación cerrada, totalmente aislada de la playa general.
- ✓ Edificios destinados a los operadores de comercio exterior de ambos países, con la totalidad de los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas, acceso a los sistemas informáticos aduaneros – y otros organismos involucrados en el control, si correspondiere - de los dos países y al sistema de control de gestión del paso.
- ✓ Adicionalmente, el complejo debería contar, fuera del área de control integrado, con un Centro Logístico de Apoyo a las empresas de transporte, importadores y exportadores patio de estacionamiento, depósitos para mercaderías, oficinas para operadores de comercio exterior, servicios para camioneros, etc.

Los aspectos operativos del paso

- ✓ Existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, quien tiene a su cargo la coordinación de todos los organismos intervinientes e interactúa con las matrices de estos y otras instancias gubernamentales de los países involucrados, para proponer los cambios organizativos, de infraestructura, normativos y procedimentales que resulten necesarios para una mayor eficiencia en el paso, así como la aplicación de sanciones y penalidades a funcionarios o agentes externos o internos que atenten contra la eficiencia del mismo.
- ✓ Cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición.
- ✓ Propender a la convergencia de las normativas nacionales que en la mayoría de los casos dan tratamientos similares para los mismos aspectos.
- ✓ Eliminar la secuencialidad de los controles, tanto dentro del país como entre países. Llegar al concepto de “mirar la mercadería o abrir el vehículo una sola vez”.
- ✓ Integrar los sistemas informáticos entre organismos similares de los distintos países, en especial los sistemas aduaneros. En forma más específica, los datos de salida de una aduana se convierten en los de entrada de la otra. Se incrementa, de esta forma, la eficiencia operativa y la integridad fiscal de los despachos. Se aumenta el número de eventuales canales rojos al realizarse la verificación en forma conjunta, pero los tiempos de verificación total se disminuyen.
- ✓ Las áreas de control cuentan con un sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo. Las matrices de los organismos y el Gerente del paso evalúan en forma continua el desempeño de los entes, generando información de estándares y ajustes de desvíos. La

información será de conocimiento público para todos los actores involucrados en forma directa o indirecta.

- ✓ Los horarios de funcionamiento son establecidos a propuesta del Gerente del paso. Si la modalidad lo amerita, pueden funcionar en distintos horarios que los indicados por la normativa regional. En función del volumen transportado y las pautas operativas de los transportistas, las actividades de control pueden habilitarse en forma ininterrumpida o, al menos, todos los días de la semana.
- ✓ La atención fuera de las horas ordinarias para los MIC/DTA se realiza sin cobros extraordinarios utilizando el personal de aduana y migraciones de pasajeros.

Cuestiones exógenas al paso

- ✓ En el esquema de paso "deseable", los organismos intervinientes en la frontera deben desarrollar estudios de organización y método que permitan definir los procedimientos mas efectivos y en función de los tiempos medios eficientes de los mismos, dimensionar en forma adecuada la cantidad y perfil del personal necesario.
- ✓ Los países concernidos deben permitir, sin obstáculos, la realización de despachos bajo la modalidad de tránsito aduanero. Al mismo tiempo se incrementa la existencia y eficiencia de depósitos fiscales aptos para formalizar las exportaciones y nacionalizar la carga en origen o destino.
- ✓ Los costos generalizados de transporte (tasas, despachantes y tiempo y costo del transporte) se igualan y no discriminan en contra del transporte internacional puerta a puerta.
- ✓ Los operadores privados tienen participación en la provisión, mantenimiento y expansión de la infraestructura y equipamiento necesario para las tareas y administran el predio recibiendo como resarcimiento los pagos que realizan los transportistas en concepto de servicios y / o peajes si se tratase además de una obra nueva de interconexión física. Esta participación se instrumenta mediante concursos públicos y un análisis previo que, en función del potencial del paso, indiquen si es necesaria la participación pública en la inversión y el plazo de la concesión.
- ✓ La presencia de operadores de este tipo involucrados mediante una operación de riesgo tenderá, en caso de alternativas al paso, a incentivar una mayor eficiencia y confort en el mismo. Si no hubiese alternativa al paso, contribuiría con inversiones que los países encuentran muy dificultoso realizar en el actual contexto económico y requeriría un adecuado control de gestión por parte del administrador o Gerente del paso.
- ✓ Los países intervinientes y el gerente del paso deben desarrollar un espacio de capacitación continua de los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera para profundizar y actualizar el conocimiento que los mismos tienen de las normas y procesos que se llevan a cabo en el paso, a fin de reducir errores operativos y optimizar el funcionamiento.

Informe detallado del paso.

El conjunto de la información relevada confluye en un informe de análisis detallado del paso donde se describen con la mayor precisión posible los siguientes aspectos:

- datos generales del paso, indicando su posición geográfica, temporalidad, distancia a las ciudades más cercanas, detalle de cómo se vinculan las

fronteras y donde se ubica la infraestructura del paso, las conexiones viales y ferroviarias y las principales actividades económicas de la región.

- organismos presentes en el mismo y sus horarios de atención, con indicación de días y horarios de apertura para cada organismo de ambos países y la posibilidad o no de atención fuera de horario.
- flujos comerciados por el paso, en toneladas y moneda para el último período, valor de la tonelada en ambos sentidos, cantidad de vehículos, direccionalidad e impacto del tránsito hacia terceros países.
- niveles de integración a los que arribó el paso ya sea entre los organismos del mismo país o con organismos de otros países.
- proceso o secuencia de tareas que ejecuta un vehículo de carga que realiza un trámite en el paso considerando la mayor de las complejidades operativas (importación → exportación con controles fitosanitarios) desde que ingresa al paso hasta que egresa liberado del mismo.
- infraestructura y equipamiento existente en las áreas de control de cargas y pasajeros, indicando los distintos servicios existentes, los metros cuadrados para playas y oficinas y detallando sus falencias.
- infraestructura y servicios existentes para los agentes privados disponibles en el predio.
- para cada organismo / servicio presente en el paso se detallarán los siguiente elementos

    - ✓ infraestructura de sus oficinas, indicando, metros cuadrados, estado y funcionalidad
    - ✓ recursos informáticos y tecnológicos, indicando cantidad y calidad del equipamiento y conectividad con el sistema central,
    - ✓ recursos humanos, indicando cantidad de agentes, perfiles, experiencia, requerimientos de capacitación y la dependencia orgánica
    - ✓ métodos operacionales, indicando los puntos generales de las características operativas del organismo y las particularidades del paso, los tipos de trámites que se realizan y con que habitualidad, los horarios de atención, la forma en que se seleccionan los canales(solo para las aduanas) y la metodología de atención de los vehículos en lastre (solo para las aduanas)
    - ✓ documentación solicitada para los distintos trámites
    - ✓ detalle de los procesos mas importantes que cada organismo lleva a cabo. En especial para las aduanas deben detallarse las operaciones de importación, exportación y tránsito (las que se ejecuten en el paso) con una apertura por para cada uno de los canales posibles.
    - ✓ tiempos medios que demanda la realización de los controles para cada tipo de trámite de acuerdo al canal y con intervención de otros controles

Este informe además debe complementarse con los análisis que se puedan realizar con la información estadística específica de los sistemas de control del paso, los planos o croquis de la estructura general del paso y todas sus construcciones (en los casos donde el paso abarque dos o más instalaciones debe incorporarse un bosquejo general que abarque todas las instalaciones), y fotos de las características más representativas del paso.

Informe de Conclusiones

Una vez terminado el informe detallado del paso se está en condiciones de avanzar hacia el desarrollo del Informe de Conclusiones.

Este informe resumirá los factores positivos y negativos del paso en cuestión, su influencia sobre las funciones que en el mismo se deben llevar a cabo y la incidencia que los mismos tienen sobre la calidad de los controles y la fluidez del comercio carretero.

Recomendaciones o líneas de acción

Considerando el paso deseable como el modelo hacía donde deberían evolucionar los pasos reales y habiendo definido en el Informe de Conclusiones los aspectos positivo y negativos del paso analizado estamos en condiciones de comparar bis a bis las características del paso relevado con el modelo de paso considerado deseable y de determinar los cursos de acción necesarios para lograr una convergencia entre ambos.

Estas recomendaciones o líneas de acción deben precisar cuales son los principales elementos, a ser modificados o incorporados, donde deben realizarse los mayores esfuerzos e inversiones para lograr una efectiva transformación del paso hacia el paso “deseable”. Deben ser líneas concretas que permitan planificar proyectos posibles tanto para el paso como para los países que lo componen.

Debe tenerse presente que las experiencias positivas pueden resultar de importancia a fin de considerar lo “posible” del paso “deseable” teórico y que si bien algunas recomendaciones pueden resultar comunes a todos los pasos de frontera, su implementación requiere una intervención casuística, que respete y considere las particularidades de cada paso de frontera.

Anexo V – Formularios para Encuestas en Frontera

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

DATOS GENERALES DEL PASO 3

SERVICIO DE ADUANA.....9

SERVICIO DE MIGRACIONES 22

OTROS SERVICIOS 30

OTROS ACTORES 37

DATOS GENERALES DEL PASO

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 5

DATOS GENERALES DEL PASO →

PAIS →		PAIS →	
Ciudad más cercana	Kms.	Ciudad más cercana	Kms.
Capital del país	Kms.	Capital del país	Kms.

Rutas de acceso	Carpeta			Estado			Banquina			Rutas de acceso	Carpeta			Estado			Banquina		
	Asfalto	Ripio	Tierra	Bueno	Malo	Regular	Asfalto	Tierra	No		Asfalto	Ripio	Tierra	Bueno	Malo	Regular	Asfalto	Tierra	No

Mapa o croquis del paso

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 5

DATOS GENERALES DEL PASO →

Ubicación:

Aspectos geográficos

Temporalidad:

Accidente geográfico entre los países

☐ Hito ☐ Rio ☐ Otro Especificar →

Forma de unión en frontera de los países

☐ Ruta ☐ Puente ☐ Balsa ☐ Otro Especificar →

Organismo	País →	País →
Responsable del predio del paso		
Responsable de la obra de infraestructura		
Administrador del predio		
Administrador de la obra de infraestructura		
Responsable de la infraestructura vial de acceso		

Existen espacios disponibles en el predio para ampliaciones ☐ SI ☐ NO

El uso de la infraestructura de conexión de paises es gratuito ☐ SI ☐ NO

Indique en la tabla siguiente los costos por tipo de vehículo

Tipo de vehículo	Costo	Moneda en la que se expresa

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 5

DATOS GENERALES DEL PASO →

Servicios en el paso
Indicar si en el paso existe el servicio, que entidad lo realiza. De no existir indicar como se provee

Servicios en el paso	País →	País →
Aduana		
Migraciones		
Transporte		
Fitosanitario		
Sanidad		
Bancario indicar horarios y distancia		
Otros (especificar)		

Flujo
Indique el flujo anual registrado en el paso

FLUJO	Indique país desde → país hasta	Invierta el flujo de la columna anterior
Peso en Tn.		
Camiones		
Lastre (%)		
Omnibus		
Vehículos particulares		

Indique las empresas de transporte de pasajeros que habitualmente utilizan el paso

Empresa	País	Ciudad origen	Ciudad destino	Viajes semanales

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 5

DATOS GENERALES DEL PASO →

Tiempos medios de liberación total por tipo de trámite y cantidad de los mismos
Tiempos estimados por las autoridades para la liberación considerando la documentación en regla

Trámite	País→		País →	
	Cantidad	Tiempo promedio	Cantidad	Tiempo promedio
Tránsito de entrada				
Tránsito de salida				
Importación				
Importación con otros controles				
Exportación				
Exportación con otros controles				
Pasajeros				
Particulares				

Integración de servicios entre los países

Recintos aduaneros integrados ☐ SI ☐ NO	Controles aduaneros integrados ☐ SI ☐ NO	Sistemas de Información aduanera integrados ☐ SI ☐ NO
Recintos migratorios integrados ☐ SI ☐ NO	Controles migratorios integrados ☐ SI ☐ NO	Sistemas de Información migratoria integrados ☐ SI ☐ NO
Playas integradas ☐ SI ☐ NO	Coordinación de feriados ☐ SI ☐ NO	
Otros servicios públicos integrados ☐ SI ☐ NO	Especificar	

Comentarios sobre impacto en la economía local

País →	País→

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 5

DATOS GENERALES DEL PASO →

Comentarios generales del paso

Observaciones

País →	País →

SERVICIO DE ADUANA

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Organismo responsable de la aduana en el país →

Organismo a cargo del control aduanero en frontera →

Datos del funcionario responsable del servicio en el paso

Nombre y Apellido	Cargo	
Correo electrónico	Teléfono	Fax

Datos del funcionario entrevistado en el paso

Nombre y Apellido	Cargo	
Correo electrónico	Teléfono	Fax

Mapa o croquis del recinto de Aduana

Indicar los metros cuadrados aproximados asignados a playa y oficinas

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 12

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Participación privada ☐ SI ☐ NO | Empresa

Describa en que temas participa

Acceso a servicios generales

Servicio de energía ☐ Línea ☐ Generador ☐ Alternativa ☐ No | Tipo de tendido de línea ☐ General ☐ Especial

Se corta frecuentemente ☐ SI ☐ NO | Causa

Los cortes son prolongados ☐ SI ☐ NO | Tiene sistema alternativo ☐ SI ☐ NO | Cual

Agua potable ☐ Red ☐ Pozo ☐ Otro Especificar →

Desagues cloacales ☐ SI ☐ NO | Gas ☐ SI ☐ NO

Características infraestructura de oficinas

Metros cuadrados | Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Diseño y circulación adecuados ☐ SI ☐ NO

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO | Cuales

Telefonía ☐ SI ☐ NO | Central telefónica ☐ SI ☐ NO | Cantidad de líneas externas

Otras comunicaciones ☐ SI ☐ NO | Cuales

Instalación eléctrica ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Iluminación adecuada ☐ SI ☐ NO

Ambientación ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Fotocopiado/Duplicación ☐ SI ☐ NO

Mobiliario suficiente ☐ SI ☐ NO | Estado del Mobiliario ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Posee espacio para archivo ☐ SI ☐ NO | El espacio es suficiente ☐ SI ☐ NO | Posee sistema de almacenamiento electrónico de documentos ☐ SI ☐ NO

Espacios para despachantes / ATA ☐ SI ☐ NO | Su uso tiene costo para el despachante ☐ SI ☐ NO | Estado general del espacio para despachantes ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Propiedad del espacio ☐ Administrador ☐ Transportistas ☐ Terceros | Servicios para despachantes / ATA ☐ Telefonía ☐ Fotocopiado ☐ Informática

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Características infraestructura de playa

Playa administrada por la Aduana ☐ SI ☐ NO

Empresa o Ente adminstrador de la playa

Indique el tipo de contrato que existe con el administrador

Metros cuadrados

Cantidad de vehículos

Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Diseño y circulación adecuados para vehículos y mercaderías ☐ SI ☐ NO

Seguridad ☐ SI ☐ NO

Posee cerco perimetral ☐ SI ☐ NO

Posee iluminación perimetral ☐ SI ☐ NO

La entrada y salida es libre (barreras) ☐ SI ☐ NO

Espacios para cargas peligrosas ☐ SI ☐ NO

Espacios para cargas refrigeradas ☐ SI ☐ NO

Elevadores ☐ SI ☐ NO

Sistema de control de operación informatizado ☐ SI ☐ NO

Balanza ☐ SI ☐ NO

Tipo

Otros elementos de control ☐ SI ☐ NO

Cuales

Elementos con tecnología informática ☐ SI ☐ NO

Cuales

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO

Cuales

Espacios para transportistas ☐ SI ☐ NO

Propiedad del espacio ☐ Administrador ☐ Transportistas ☐ Terceros

Su uso tiene costo para el transportista ☐ SI ☐ NO

Estado general del espacio para transportistas ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Servicios para transportistas ☐ Comunicaciones ☐ Sanitarios ☐ Comedor ☐ Dormitorios

Observaciones

Indique en la tabla siguiente los costos por tipo de servicio correspondientes al uso de la playa

o adjunte una lista de precios

Tipo de servicio	Costo	Moneda en la que se expresa

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Recursos informáticos y tecnológicos

Tiene instalaciones informáticas ☐ SI ☐ NO

Opera conectado con los sistemas centrales ☐ SI ☐ NO

Forma de conexión ☐ Satélite ☐ Punto a punto ☐ Teléfono ☐ Otra

Cuantos equipos/teclados poseen en total el servicio

Cuantos se encuentran conectados al sistema central

Obsolecencia / Antiguedad ☐ Baja ☐ Media ☐ Alta

Estado de operación los equipos ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Mantenimiento / soporte ☐ Centralizado ☐ Local ☐ No posee

Principales trámites informatizados ☐ SI ☐ NO

Cuales no lo están

Opinión sobre la calidad del servicio

Describa los principales problemas de los sistemas

Describa como afecta la falta de sistemas / conectividad la operación del servicio

Recursos Humanos

Cantidad de personal total del servicio

Personal afectado directamente a la operación

Personal afectado al control físico

Cantidad de personal perteneciente a la planta permanante

Planta permanente aprobada

Antiguedad promedio del personal operativo en el servicio aduanero

Existen programas de incentivos vinculados a la producción ☐ SI ☐ NO

Existen programas de capacitación habituales ☐ SI ☐ NO

Considera adecuados los perfiles del personal ☐ SI ☐ NO

Considera adecuada la capacitación ☐ SI ☐ NO

Describa los perfiles requeridos

Describa la capacitación requerida

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Diagrame el organigrama del área y su vínculo con la Aduana central

Operatoria

Horarios de Atención			
	Lunes a Viernes	De:	A:
	Sábado	De:	A:
	Domingo	De:	A:
	Feriados	De:	A:

Atención fuera de horario ☐ SI ☐ NO	Costo	Indicar la moneda en que se expresa el costo
Manuales de operación ☐ SI ☐ NO	Nombre (en lo posible conseguir copia)	

Pasajeros y Particulares

La atención se reailza en este recinto ☐ SI ☐ NO	Donde se realiza

Describa el trámite

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Cargas

Trámite	Documentación Recabar ejemplos de los distintos documentos
Importación	
Exportación	
Tránsito entrada	
Tránsito salida	

Indique los tipos de carga más habituales	
Tipo de carga	**% del Total**

Indique los tipos de transporte	
Tipo de transporte	**% del Total**
Contenedor	
Granel	
Enlonados	
Otros	

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Selección de canales para la verificación de mercaderías

Posee un método de selección de canales ☐ SI ☐ NO	Indique la norma que se utiliza para definir la metodología de selección
Existen cargas que siempre se verifican ☐ SI ☐ NO	Indique cuales
La determinación el canal la realiza el sistema informático ☐ SI ☐ NO	Sobre el total de trámites que se realizan que porcentaje se verifica

Describa el método

Metodología para el lastre

Existe una operatoria específica para el lastre ☐ SI ☐ NO	Indique la norma que se utiliza para definir la operatoria
Existen horarios especiales para el lastre ☐ SI ☐ NO	Indique cuales

Describa la operatoria

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Importación (nacionalización) en frontera

Graficar detalladamente los pasos que siguen para este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 12

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Exportación en frontera

Graficar detalladamente los pasos que siguen para este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Tránsito entrada

Graficar detalladamente los pasos que siguen para este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 12

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Tránsito salida

Graficar detalladamente los pasos que siguen para este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1 2

RELEVAMIENTO SERVICIO DE ADUANA DEL PASO →

PAIS →

Sugerencias o medidas para agilizar los trámites en frontera

Obstáculos que impiden agilizar los trámites en frontera

Considera que integrar las fronteras de ambos países permitiría mejorar su operatoria

Exponga cualquier comentario o sugerencia que considere pertinente

SERVICIO DE MIGRACIONES

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 7

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Organismo responsable de las migraciones en el país →

Organismo a cargo del control migratorio en frontera →

Datos del funcionario responsable del servicio en el paso

Nombre y Apellido	Cargo	
Correo electrónico	Teléfono	Fax

Datos del funcionario entrevistado en el paso

Nombre y Apellido	Cargo	
Correo electrónico	Teléfono	Fax

Mapa o croquis de las oficinas de MIGRACIONES

Indicar los metros cuadrados aproximados asignados a playa y oficinas

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 7

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Participación privada ☐ SI ☐ NO | Empresa

Describa en que temas participa

Características infraestructura de oficinas

Metros cuadrados | Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Diseño y circulación adecuados ☐ SI ☐ NO

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO | Cuales

Ambientación ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Telefonía ☐ SI ☐ NO | Fotocopiado/Duplicación ☐ SI ☐ NO

Otras comunicaciones ☐ SI ☐ NO | Cuales

Mobiliario suficiente ☐ SI ☐ NO | Estado del Mobiliario ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Instalación eléctrica ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Iluminación adecuada ☐ SI ☐ NO

Observaciones

Características infraestructura de playa

Metros cuadrados | Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Diseño y circulación adecuados para vehículos y mercaderías ☐ SI ☐ NO

Cantidad de vehículos | Sectores de playa diferenciados para particulares y omnibus ☐ SI ☐ NO | Sistema de control de operación informatizado ☐ SI ☐ NO

Posee cerco perimetral ☐ SI ☐ NO | Posee iluminación perimetral ☐ SI ☐ NO | La entrada y salida es libre (barreras) ☐ SI ☐ NO

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO | Cuales

Elementos de control ☐ SI ☐ NO | Cuales

Elementos con tecnología informática ☐ SI ☐ NO | Cuales

Su uso tiene costo para el usuario ☐ SI ☐ NO | Costo | Indicar la moneda en que se expresa el costo

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Recursos informáticos y tecnológicos

Tiene instalaciones informáticas ☐ SI ☐ NO

Opera conectado con los sistemas centrales ☐ SI ☐ NO

Forma de conexión ☐ Satélite ☐ Punto a punto ☐ Teléfono ☐ Otra

Cuantos equipos/teclados poseen en total el servicio

Cuantos se encuentran conectados al sistema central

Obsolecencia / Antiguedad ☐ Baja ☐ Media ☐ Alta

Estado de operación los equipos ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Mantenimiento / soporte ☐ Centralizado ☐ Local ☐ No posee

Principales trámites informatizados ☐ SI ☐ NO

Cuales no lo están

Opinión sobre la calidad del servicio

Describa como afecta la falta de sistemas / conectividad la operación del servicio

Describa los principales problemas de los sistemas

Recursos Humanos

Cantidad de personal total del servicio

Personal afectado directamente a la operación

Personal afectado al control físico

Cantidad de personal perteneciente a la planta permanante

Planta permanente aprobada

Antiguedad promedio del personal operativo en el servicio

Existen programas de incentivos vinculados a la producción ☐ SI ☐ NO

Existen programas de capacitación habituales ☐ SI ☐ NO

Considera adecuados los perfiles del personal ☐ SI ☐ NO

Considera adecuada la capacitación ☐ SI ☐ NO

Describa los perfiles requeridos

Describa la capacitación requerida

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Operatoria

Horarios de Atención	Lunes a Viernes	De:	A:
	Sábado	De:	A:
	Domingo	De:	A:
	Feriados	De:	A:

Atención fuera de horario ☐ SI ☐ NO	Costo	Indicar la moneda en que se expresa el costo
Manuales de operación ☐ SI ☐ NO	Nombre (en lo posible conseguir copia)	

Trámite	Documentación **Recabar ejemplos de los distintos documentos**	Tiempo medio del trámite
Ingresos de países limítrofes		
Ingresos de otros países		
Egresos de países limítrofes		
Egresos de otros países		
Ingreso tripulantes		
Egreso tripulantes		

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Ingreso

Graficar detalladamente los pasos que siguen en este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 7

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos - Egreso

Graficar detalladamente los pasos que siguen en este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 7

RELEVAMIENTO SERVICIO DE MIGRACIONES DEL PASO →

PAIS →

Tráfico vecinal fronterizo
Indique el grado de importancia y como se resuelve operativamente

Si el sistema de control está integrado

Desde que año lo está	Cual es la norma que se aplica

Sugerencias o medidas para agilizar los trámites en frontera

Obstáculos que impiden agilizar los trámites en frontera

Considera que integrar las fronteras de ambos países permitiría mejorar su operatoria

Exponga cualquier comentario o sugerencia que considere pertinente

OTROS SERVICIOS

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 6

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Si el sistema de control está integrado

Desde que año lo está	Cual es la norma que se aplica

Sugerencias o medidas para agilizar los trámites en frontera

Obstáculos que impiden agilizar los trámites en frontera

Considera que integrar las fronteras de ambos países permitiría mejorar su operatoria

Exponga cualquier comentario o sugerencia que considere pertinente

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 6

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Participación privada ☐ SI ☐ NO | Empresa

Describa en que temas participa

Características infraestructura de oficinas

Metros cuadrados | Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Diseño y circulación adecuados ☐ SI ☐ NO

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO | Cuales

Ambientación ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Telefonía ☐ SI ☐ NO | Fotocopiado/Duplicación ☐ SI ☐ NO

Otras comunicaciones ☐ SI ☐ NO | Cuales

Mobiliario suficiente ☐ SI ☐ NO | Estado del Mobiliario ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Instalación eléctrica ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Iluminación adecuada ☐ SI ☐ NO

Observaciones

Características infraestructura de playa

Metros cuadrados | Estado general ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo | Diseño y circulación adecuados para vehículos y mercaderías ☐ SI ☐ NO

Cantidad de vehículos | Sectores de playa diferenciados para particulares y omnibus ☐ SI ☐ NO | Sistema de control de operación informatizado ☐ SI ☐ NO

Posee cerco perimetral ☐ SI ☐ NO | Posee iluminación perimetral ☐ SI ☐ NO | La entrada y salida es libre (barreras) ☐ SI ☐ NO

Comparte con otros servicios ☐ SI ☐ NO | Cuales

Elementos de control ☐ SI ☐ NO | Cuales

Elementos con tecnología informática ☐ SI ☐ NO | Cuales

Su uso tiene costo para el usuario ☐ SI ☐ NO | Costo | Indicar la moneda en que se expresa el costo

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Recursos informáticos y tecnológicos

Tiene instalaciones informáticas ☐ SI ☐ NO

Opera conectado con los sistemas centrales ☐ SI ☐ NO

Forma de conexión ☐ Satélite ☐ Punto a punto ☐ Teléfono ☐ Otra

Cuantos equipos/teclados poseen en total el servicio

Cuantos se encuentran conectados al sistema central

Obsolecencia / Antiguedad ☐ Baja ☐ Media ☐ Alta

Estado de operación los equipos ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Mantenimiento / soporte ☐ Centralizado ☐ Local ☐ No posee

Principales trámites informatizados ☐ SI ☐ NO

Cuales no lo están

Opinión sobre la calidad del servicio

Describa como afecta la falta de sistemas / conectividad la operación del servicio

Describa los principales problemas de los sistemas

Recursos Humanos

Cantidad de personal total del servicio

Personal afectado directamente a la operación

Personal afectado al control físico

Cantidad de personal perteneciente a la planta permanante

Planta permanente aprobada

Antiguedad promedio del personal operativo en el servicio

Existen programas de incentivos vinculados a la producción ☐ SI ☐ NO

Existen programas de capacitación habituales ☐ SI ☐ NO

Considera adecuados los perfiles del personal ☐ SI ☐ NO

Considera adecuada la capacitación ☐ SI ☐ NO

Describa los perfiles requeridos

Describa la capacitación requerida

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Operatoria

Horarios de Atención	Lunes a Viernes	De:	A:
	Sábado	De:	A:
	Domingo	De:	A:
	Feriados	De:	A:

Atención fuera de horario ☐ SI ☐ NO	Costo	Indicar la moneda en que se expresa el costo
Manuales de operación ☐ SI ☐ NO	Nombre (en lo posible conseguir copia)	

Trámite	Documentación **Recabar ejemplos de los distintos documentos**	Tiempo medio del trámite

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Diagrama de Procesos

Graficar detalladamente los pasos que siguen en este proceso, indicando tiempos de cada tarea, la relación entre las mismas y los recursos utilizados

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 6

RELEVAMIENTO SERVICIO DE _____ DEL PASO →

PAIS →

Si el sistema de control está integrado

Desde que año lo está	Cual es la norma que se aplica

Sugerencias o medidas para agilizar los trámites en frontera

Obstáculos que impiden agilizar los trámites en frontera

Considera que integrar las fronteras de ambos países permitiría mejorar su operatoria

Exponga cualquier comentario o sugerencia que considere pertinente

OTROS ACTORES

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 3

RELEVAMIENTO ACTOR _____DEL PASO →

PAIS →

Datos del actor entrevistado en el paso

Nombre y Apellido		
Correo electrónico	Teléfono	Fax
Empresa o asociación	Cargo	

Describa las principales tareas que desarrolla en el paso

Tiempos medios de liberación total por tipo de trámite y comentarios sobre los mismos
Tiempos estimados por el actor para la liberación considerando la documentación en regla

Trámite	Tiempo promedio	Comentarios
Tránsito de entrada		
Tránsito de salida		
Importación		
Importación con otros controles		
Exportación		
Exportación con otros controles		

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 1

RELEVAMIENTO ACTOR _____ DEL PASO →

PAIS →

Infraestructura

El paso posee alguna infraestructura para su actividad ☐ SI ☐ NO

Cual es la que Ud. utiliza ☐ Oficinas ☐ Playa ☐ Ambas

Como considera el estado general de las mismas ☐ Bueno ☐ Regular ☐ Malo

Su uso tiene costo para su actividad ☐ SI ☐ NO

Considera al costo adecuado ☐ SI ☐ NO

De los siguientes servicios o elementos cual es la importancia que les asigna a su mejora

Playa	Mucha	Poca	Ninguna	Oficinas	Mucha	Poca	Ninguna
Espacio para vehículos				Espacio de oficinas			
Diseño de la circulación				Telefonía			
Seguridad				Informática (acceso a los sistemas)			
Servicios para cargas especiales				Sanitarios			
Comunicaciones				Ambientación			
Sector para descanso				Otros. especificar			
Sanitarios				Otros. Especificar			
Otros. Especificar				Otros. Especificar			
Otros. Especificar				Otros. Especificar			

Realice los comentarios o sugerencias que considere convenientes para el mejoramiento de la infraestructura

Consultas para transportistas

Utiliza habitualmente el paso ☐ SI ☐ NO

Indique su origen destino más habitual cuando usa el paso

Cuantas persona componen el equipo de conducción

Indique el origen y destino de su carga actual

Indique la ruta completa que siguió con la carga actual

Día y hora de salida de este viaje

Día y hora de arribo a frontera

Día y hora a la que espera llegar a origen

Observaciones

Funcionamiento de Pasos Fronterizos en Sudamérica - Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)

Encuesta en Frontera

PG: 1 de 3

RELEVAMIENTO ACTOR _____ DEL PASO →

PAIS →

Obstáculos que impiden agilizar los trámites en frontera

Considera que las autoridades aduaneras en el paso realizan sus funciones adecuadamente ☐ SI ☐ NO	Considera que las autoridades migratorias en el paso realizan sus funciones adecuadamente ☐ SI ☐ NO	Considera que los tiempos de los trámites son razonables ☐ SI ☐ NO

Indique los principales obstáculos

Sugerencias o medidas para agilizar los trámites en frontera

Considera que integrar las fronteras de ambos países permitiría mejorar su operatoria

Exponga cualquier comentario o sugerencia que considere pertinente

Anexo V – Formularios para Consultas a Organismos Centrales

FACILITACION DEL TRANSPORTE EN LOS PASOS DE FRONTERA

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

Consulta sobre Estructura de Empresas Habilitadas para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros, Costos de Explotación de los Servicios y Asimetrías 3

Consulta sobre los Sistemas de Información de las Aduanas Nacionales 13

Consulta sobre Infraestructura Vial. 22

Consulta sobre Aspectos Legales e Institucionales 26

Consulta sobre Infraestructura y Operación de Pasos de Frontera 32

Consulta sobre los Actores Relacionados con los Pasos Fronterizos 42

Consulta sobre Estructura de Empresas Habilitadas para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros, Costos de Explotación de los Servicios y Asimetrías

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es conocer las características principales de las empresas operadoras de servicios de transporte carretero internacional de cargas y pasajeros y reunir la información necesaria para una evaluación de los costos de explotación de los servicios. La consulta es un primer paso para evaluar el grado de eficiencia relativo de las ofertas nacionales de transporte y detectar si las hubiese, las asimetrías más relevantes en materia de transporte entre los países de la región y su impacto en la participación de las distintas banderas en el transporte de los flujos bilaterales.

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por el ente responsable de la administración y control de transporte carretero internacional y eventualmente por las cámaras o agrupaciones que nuclean a los transportistas de cada país.

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende dar un panorama general de la situación de las empresas operadoras de servicios de transporte internacional de cargas y pasajeros y de los costos de explotación asociados a los servicios, como tarea previa al análisis de la integración de los pasos fronterizos, por lo tanto sugerimos que las respuestas deben resumir los puntos de interés preguntados. Si el especialista consultado considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados. Esta consulta se complementará en el futuro con entrevistas a los responsables, que hayan contestado el documento, de los países donde los consultores del proyecto realicen visitas en los pasos de frontera.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envío de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

1.	**Flotas nacionales habilitadas para servicios internacionales de transporte de cargas y de pasajeros.**
1.1.	**Transporte de carga: Por favor, describa las características principales de las flotas nacionales habilitadas para el transporte bilateral. Los datos solicitados deben consignarse para cada uno de los vínculos bilaterales carreteros existentes.**

PAIS DE DESTINO						
Empresas habilitadas (número)						
Parque habilitado bilateral (Unidades) • **Tractores** • **Camiones** • **Acoplados** • **Semirremolques**						
Capacidad estática de la flota (Tn.) • **Camiones** • **Acoplados** • **Semirremolques**						
Antigüedad media de la flota (en años) • **Tractores** • **Camiones** • **Acoplados** • **Semirremolques**						
Participación estimada de la bandera nacional en el tráfico bilateral (%)						
Vehículo representativo en la vinculación (indicar la formación)						

1.2. Tamaño de las empresas habilitadas para el transporte de cargas. Por favor consigne el tamaño de las empresas habilitadas en función del parque móvil de cada una de ellas.

Vehículos y empresas	Rango de tamaño medido en unidades habilitadas				
	1 a 5 u.	6 a 10 u.	11 a 20 u.	De 21 a 50 u.	Más de 50 u.
• Tractores					
• Camiones					
• Acoplados					
• Semirremolques					
Cantidad de empresas					

1.3. Transporte de Pasajeros: Por favor, describa las características principales de las flotas nacionales habilitadas para el transporte bilateral. Los datos solicitados deben consignarse para cada uno de los vínculos bilaterales carreteros existentes.

PAIS DE DESTINO						
Empresas habilitadas (número)						
Parque habilitado bilateral (Unidades)						
Capacidad estática de la flota (asientos promedio)						
Antigüedad media de la flota en años						
Participación estimada de la bandera nacional en el tráfico bilateral						
Vehículo representativo en la vinculación						

1.4. Tamaño de las empresas habilitadas para el transporte internacional de pasajeros. Por favor consigne el tamaño de las empresas habilitadas en función del parque móvil de cada una de ellas.

Vehículos y empresas	Rango de tamaño medido en unidades habilitadas				
	1 a 5 u.	6 a 10 u.	11 a 20 u.	De 21 a 50 u.	Más de 50 u.
Cantidad de empresas					

1.5. Líneas regulares de transporte de pasajeros: Por favor indique las principales características de cada una de las líneas regulares de transporte internacional de pasajeros:

• Línea 1 (Origen – Destino)
• Extensión (en Kms.)
• Cantidad de empresas nacionales habilitadas
• Cantidad de empresas extranjeras
• Frecuencias
• Itinerario (describir las rutas y paso de frontera utilizado)
• Tarifa vigente entre origen – destino
• Pasajeros transportados (tres últimos años)

- **Por favor volver a copiar el cuadro para cada una de las líneas existentes**

2. Costos de explotación de los servicios internacionales de transporte de cargas y pasajeros Asimetrías

A fin de poder elaborar un cálculo de los costos de explotación de los servicios de transporte internacional de cargas por automotor e indagar acerca de la existencia de asimetrías, se requiere completar la información que se indica seguidamente.

2.1. Costo de explotación del Transporte de cargas y pasajeros:

El vehículo tipo adoptado para la estimación es un tractor camión de eje simple y semirremolque de tres ejes (T2S3) peso bruto máximo de 45 tn. (utilidad 30 tn) que transporta carga general. El vehículo tipo para el transporte de pasajeros será el representativo de la flota internacional de cada país. Los valores monetarios de los insumos y tarifas se brindarán en moneda local o en su defecto en dólares EEUU indicando el tipo de cambio adoptado y de ser posible deberán consignarse en precios de ABRIL 2002. Los precios a considerar son aquellos a los que acceden los transportistas - netos de los descuentos normales por volumen de compra o habitualidad - aunque en las planillas se pide consignar los precios del combustible y de los aceites por litro y/o kilogramo.

Tipo de cambio vigente al día ..../...../2002 (moneda local/u$s)

Combustible: precio por litro

- Aceites y lubricantes: precio por litro y / o kilogramo (según el tipo de lubricante de que se trate)
  - Precio del lubricante de motor ($/litro)
  - Precio del lubricante de caja ($/litro)
  - Precio del lubricante de transmisión ($/litro)
  - Precio del lubricante de dirección ($/litro)
  - Precio del filtro de aceite ($/unidad)
  - Precio del filtro de aire ($/unidad)

- Neumáticos: precio por unidad completa (cámara y cubierta)
  - Transporte de cargas:
    - Tractor camión ($/neumático)
    - Semirremolque ($/neumático)
  - Transporte de pasajeros ($/neumático)
  - Precio de cada recauchutaje (o recapado) ($/recauchutaje)

- Precio de los equipos
  - Cargas
    - Tracto camión
    - Semirremolque
  - Pasajeros
    - Ómnibus (indicar marca, modelo y N° de asientos)

- Costo del financiamiento. Indicar si existen líneas preferenciales de crédito
  - Tasa de interés anual para inversión (%)
  - Tasa de interés anual para capital de trabajo (%)

- Salarios, aportes a cargo del empleador y otros adicionales
  - Cargas
    - Salario bruto mensual del personal de conducción
    - Otros costos salariales asociados con los viajes realizados (dieta o viáticos por cada 1000 km.)
    - Bonificación por antigüedad (% anual sobre el sueldo bruto)
    - Salario anual extraordinario o equivalente (si hubiera)
    - Cargas sociales o aportes a cargo del empleador (en %). Aclarar si hubiera exenciones
    - Salarios brutos mensuales de otros empleados (administrativos, mecánicos, etc.) con sus correspondientes adicionales
  - Pasajeros
    - Salario bruto mensual del personal de conducción
    - Otros costos salariales asociados con los viajes realizados (dieta o viáticos por cada 1000 km.)
    - Bonificación por antigüedad (% anual sobre el sueldo bruto)
    - Salario anual extraordinario o equivalente (si hubiera)
    - Cargas sociales o aportes a cargo del empleador (en %). Aclarar si hubiera exenciones
    - Cantidad de conductores por vehículo
    - Salarios brutos mensuales de otros empleados (administrativos, mecánicos, etc.) con sus correspondientes adicionales

- Impuestos y tasas
  - Gravámenes que rigen para la actividad de cargas y pasajeros. Precio y periodicidad. En caso de tratarse de alícuotas indicar el concepto gravado.
  - Impuestos y tasas de carácter general (aclarar). Precio o alícuota y periodicidad.
  - Devolución de impuestos en el transporte internacional carretero: mecanismos y lapsos.

- Seguros
  - Cargas
    - Equipos
    - Carga transportada (si estuviera a cargo del transportista)
    - Responsabilidad civil
    - Otros (si hubiera)
  - Pasajeros
    - Vehículo
    - Pasajeros transportados
    - Responsabilidad civil
    - Otros (si hubiera)

- Inmuebles
  - Precio del m2 afectado a administración y guarda de vehículos ($/m2)

- Peajes medios en transporte internacional
  - Cargas ($/km)
  - Pasajeros ($/km)

- Kilometras anual recorrido por vehículo
  - Cargas
  - Pasajeros

- Precio y tarifas
  - Cargas ($ por ton-km o $ por km)
  - Pasajeros ($ por pasajero –km)

2.2. En caso de poseer cálculos recientes sobre costos de explotación y tarifas de los servicios de transporte internacional para pares origen – destino típicos se ruega adjuntarlos. El mismo pedido se hace extensivo a alguna metodología, de carácter general y alcance local, de costos de explotación de servicios de transporte de cargas y pasajeros.

2.3. Asimetrías en el transporte internacional de carga por automotor.

En lo que sigue se requiere conocer algunos aspectos particulares que inciden en la producción de los servicios de transporte en cada país analizado. Por ello se ruega completar la descripción del contenido sugerido para cada aspecto o en su defecto indicar la normativa aplicable si la misma se encuentra disponible en Internet. Asimismo en cada ítem se solicita incluir todo otro aspecto que se entienda de interés para una mejor comprensión de la actividad.

- Aspectos laborales y previsionales: Régimen laboral aplicable al personal de conducción. Jornadas máximas de conducción, régimen salarial, vacaciones anuales, viáticos, bonificaciones, tratamiento de las horas extraordinarias, aportes y contribuciones patronales, régimen de despido.
- Aspectos fiscales e impositivos: Impuestos y/o aranceles que gravan la adquisición de los vehículos, impuestos que gravan la adquisición de seguros, combustibles, lubricantes y neumáticos, impuestos que gravan la actividad del transporte de cargas, régimen de importación de vehículos destinados al transporte de cargas y pasajeros. Devolución de impuestos internos en el caso del transporte internacional. Tasas y contribuciones que gravan la radicación de los vehículos.
- Aspectos operativos del transporte de cargas: Exigencia de controles técnicos vehiculares periódicos y de exámenes psicofísicos especiales para los vehículos y personal de conducción afectado a la prestación de servicios de transporte de cargas y pasajeros. Exigencias mínimas en materia de cantidad de vehículos mínima, solvencia y capacitación empresaria.
- Aspectos financieros: Condiciones usuales de mercado en materia de financiación para la compra de vehículos (tasas, plazos, porcentaje del precio del bien financiado).
- Aspectos referidos a subsidios o tratamientos diferenciados: Existe un tratamiento particular para el sector transporte de cargas o pasajeros (nacional o internacional en algunos de los aspectos antes señalados (laborales, previsionales, fiscales e impositivos, operativos y financieros) . Puede mencionarlos?.

Comentarios. **Vierta a continuación cualquier comentario o sugerencia que considere de interés para lograr una más acabada comprensión del los aspectos comentados.**

Información del funcionario designado como punto de contacto para este cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Consulta sobre los Sistemas de Información de las Aduanas Nacionales

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es conocer de forma general las estructuras y servicios informáticos involucrados en el control del tránsito de mercaderías en frontera; profundizando el conocimiento de aquellos directamente involucrados en el soporte directo de las operaciones en los pasos de fronterizos. La consulta es un primer paso para conocer las fortalezas y debilidades de las distintas infraestructuras y su impacto en el proceso de integración regional

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por el responsable de tecnología de la información de las Aduanas o Entes Nacionales encargados del control del tránsito de mercaderías en frontera.

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende dar un panorama general de la situación de las estructuras de información como tarea previa al análisis de la integración de los pasos fronterizos, por lo tanto sugerimos que las respuestas deben resumir los puntos de interés preguntados. Si el especialista considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados. Esta consulta se complementará en el futuro con entrevistas a los responsables, que hayan contestado el documento, de los países donde los consultores del proyecto realicen visitas en los pasos de frontera.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envio de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

1. Arquitectura tecnológica general. **Describa en forma resumida la arquitectura tecnológica utilizada para soportar los sistemas de información de control aduanero.**
1.1. Elementos de hardware utilizados (equipos centrales, terminales, etc.)
1.2. Productos de software utilizados (sistemas operativos, motores de base de datos, etc.)
1.3. Arquitectura de comunicaciones (LAN, WAN, protocolos, etc.)

2. Arquitectura tecnológica de los pasos de frontera. **En caso que los pasos de frontera puedan funcionar en forma autónoma o descentralizada, describa en forma resumida la arquitectura tecnológica de los mismos. En los casos en que su operación sea centralizada continúe con la pregunta 3. Si conviviera una estructura mixta donde algunos pasos son centralizados y otros no, indique a continuación cuales son los pasos descentralizados y con que país.**
2.1. Elementos de hardware utilizados (equipos centrales, terminales, etc.)
2.2. Productos de software utilizados (sistemas operativos, motores de base de datos, etc.)
2.3. Arquitectura de comunicaciones (LAN, WAN, protocolos, etc.)

3. Sistema aplicativo central. **Describa en forma resumida los componentes utilizados para el desarrollo y procesamiento de la información de los sistemas aplicativos centrales. Recuerde que sólo son de interés los sistemas que tienen relación directa o indirecta con los procesos que se llevan a cabo en los pasos fronterizos.**	
3.1. Describa los módulos o subsistemas componentes del sistema indicando cual es su funcionalidad principal y si son desarrollos propios (diseño y programación interna a la Institución), o la adaptación de productos de terceras partes. En este último caso consigne los datos del proveedor o Institución donde proviene el aplicativo original.	
3.2. Detalle los productos de software de base utilizados para su desarrollo y operación	
Sistema Operativo	
Motor de base de datos	
Lenguaje de programación	
Otros utilitarios (correo, EDI, etc.)	
3.3. El sistema se encuentra desarrollado siguiendo la metodología de cliente – servidor.	

4. Sistema aplicativo en los pasos de frontera. **Describa en forma resumida los componentes utilizados para el desarrollo y procesamiento de la información de los sistemas aplicativos que se utilicen en los pasos de frontera. Esta pregunta sólo debe responderse para aquellos casos en que los sistemas funcionen en forma autónoma o descentralizada. En caso que el sistema sea centralizado continúe con la siguiente pregunta**	
4.1. Describa los módulos o subsistemas componentes del sistema indicando cual es su funcionalidad principal y si son desarrollos propios (diseño y programación interna a la Institución), o la adaptación de productos de terceras partes. En este último caso consigne los datos del proveedor o Institución donde proviene el aplicativo original.	
4.2. Detalle los productos de software de base utilizados para su desarrollo y operación	
Sistema Operativo	
Motor de base de datos	
Lenguaje de programación	
Otros utilitarios (correo, EDI, etc.)	
4.3. El sistema se encuentra desarrollado siguiendo la metodología de cliente – servidor.	

5. Modelo Operativo. **Las siguientes preguntas tienen como objetivo conocer la relación entre los circuitos administrativos aduaneros y los sistemas informáticos que los soportan. Debe considerarse que la información requerida debe centrarse en aquellos que estén relacionados con la operatoria de los pasos de frontera.**
5.1. Describa en forma resumida las principales actividades o tareas involucradas en el proceso administrativo aduanero y el flujo de información entre las mismas.
5.3. Detalle los documentos principales utilizados en los procesos aduaneros descriptos en la pregunta anterior.
5.4. Determine cuales de las actividades detalladas en el primer punto de esta pregunta se realizan directamente en los pasos fronterizos.
5.5. Determine cuales de las actividades detalladas en el primer punto de esta pregunta se encuentran informatizadas y en que nivel (total o parcial)

6. Experiencias de integración. **Si existen experiencias de integración de sistemas aduaneros en los pasos fronterizos de su país continúe con el apartado 6.1 de esta pregunta, si no continúe con el 6.4.**
6.1. Cuales son esas experiencias con que países y en que pasos
6.2. Cual ha sido el resultado de las mismas. Las considera positivas o negativas. Detalle las razones de su conclusión.
6.3. Considera conveniente continuar avanzando en los procesos de integración de sistemas en frontera.
6.4. Cuales serían, a su entender, las mayores dificultades para lograr implementar una solución de integración en frontera (falta de recursos tecnológicos, presupuesto, recursos humanos, capacitación, coordinación política, etc.)

Comentarios. **Vierta a continuación cualquier comentario o sugerencia que considere de interés para lograr los objetivos de integración.**

Información del funcionario designado como punto de contacto para este cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Consulta sobre Infraestructura Vial.

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es conocer de forma general las condiciones que se verifican en materia de infraestructura y operación en los pasos de frontera de los países sudamericanos, las disponibilidades existentes en materia de red vial y los proyectos en curso para el mejoramiento y expansión de la misma. La información relevada permitirá profundizar el conocimiento existente en la materia y será la base para seleccionar los pasos de frontera que se visitarán en el trabajo de campo previsto.

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por los funcionarios responsables con competencia en temas de infraestructura vial.

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende recolectar la información necesaria para dar un panorama general de la situación de los pasos de frontera en materia de infraestructura y operación, del estado de la red vial disponible en los países de Sudamérica y de los proyectos en curso para su conservación y ampliación, como tarea previa al análisis de la integración de los pasos fronterizos, por lo tanto sugerimos que las respuestas deben resumir los puntos de interés preguntados. Si el especialista considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados. Esta consulta se complementará en el futuro con entrevistas a los responsables, que hayan contestado el documento, de los países donde los consultores del proyecto realicen visitas en los pasos de frontera.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envío de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

Infraestructura vial

Describa en forma resumida las características de la infraestructura vial de los ejes de integración que conectan los pasos de frontera descriptos en el punto 1.

Inventario Vial

1. **Descripción de la red vial de cada uno de los ejes de integración: Número de ruta, tramo (km de inicio-nombre de localidad y km de fin de tramo-nombre de localidad), número de carriles, tipo de pavimento, estado, tránsito medio diario anual, composición vehicular.**
2. **Red vial concesionada: Número de ruta y tramo, plazo y tipo de concesión.**
3. **Peajes: Localización y costo de los peajes por categoría de vehículo o número de ejes.**

Proyectos de conservación y ampliación de la red vial.

Describa en forma resumida los proyectos viales referidos a la red indicada en el punto 2.

1. **Proyectos de conservación y/o ampliación de la red vial previstos para un horizonte aproximado de cinco años (mantenimiento, ampliación, obra nueva, concesiones, obras de arte, etc): Identificación del proyecto, características, grado de avance, monto estimado de la inversión (en u$s), fuente de financiación y tiempo de ejecución previsto.**

Comentarios

Vierta a continuación cualquier información adicional, comentario o sugerencia que considere de interés para lograr los objetivos de mayor eficiencia en la operación del transporte carretero en general y de los pasos de frontera en particular.

Información del funcionario designado como punto de contacto para este cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Organismo	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Consulta sobre Aspectos Legales e Institucionales

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es conocer los antecedentes institucionales y legales vinculados al transporte carretero internacional identificando los elementos normativos vigentes que se vinculen a: (i) las características con que se desenvuelve el transporte internacional de pasajeros y cargas por automotor, la participación de las banderas nacionales en el comercio bilateral; (ii) los procesos inherentes al comercio internacional carretero y el tratamiento de sus aspectos legales e institucionales; y (iii) el marco normativo bajo el que se desenvuelve la actividad en los pasos fronterizos, que se vinculan directamente a la operación del transporte carretero, la red vial utilizada y su estado y los programas de expansión y mejoramiento de la misma, en particular, la red cercana de la red cercana de acceso al paso fronterizo propiamente dicho; (ii), la identificación y cuantificación de las asimetrías existentes; (iii); (iv) las limitaciones que la infraestructura, modalidad operativa, servicios disponibles, etc., imponen al comercio, restando eficiencia al paso; y (v) identificación de los aspectos básicos que tornan un paso fronterizo eficiente, con base en el volumen de transporte que lo utiliza y sus características.

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por el funcionario idóneo en materia jurídica, del organismo competente en materia de transporte del país de que se trate.

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende dar un panorama general de la información como tarea previa al análisis de la temática en estudio. Si el especialista o funcionario que responda el cuestionario, considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envío de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

1. Antecedentes Institucionales.

Las actividades, tendientes a lograr los objetivos arriba mencionados, consisten en, en procurar llevar a cabo una reseña analítica de los antecedentes disponibles, en lo relativo los siguientes aspectos:

a. Identificar los antecedentes constitucionales de los países de América del Sur respecto de los siguientes temas:

- Integración
- Regionalización
- Supremacía del Derecho Internacional
- Fronteras
- Comercio nacional e internacional
- Transporte
- Infraestructura vial
- usuarios

b. Recolectar y elaborar la información primaria necesaria para completar el conocimiento y la evaluación del transporte carretero internacional, para lo cual resulta necesario contactarse con lo que disponen los Acuerdos o Tratados bilaterales o multilaterales referidos a:

- Integración
- Regionalización
- Incorporación y vigencia de la normativa internacional
- Solución de controversias
- Sanciones por incumplimiento
- Fronteras
- Foros internacionales bilaterales o multilaterales sobre aspectos fronterizos
- Tránsito vecinal fronterizo. Controles
- Comercio nacional e internacional
- Transporte
- Infraestructura vial
- Cuestiones aduaneras y migratorias
- Seguros

2. Normas Jurídicas Vigentes en los Países.
En igual sentido resulta necesario recolectar y analizar la información primaria necesaria para completar el conocimiento y la evaluación del transporte carretero internacional, en cuanto a: • Integración • Regionalización • Incorporación y vigencia de la normativa internacional • Fronteras • Comercio • Cuestiones aduaneras y migratorias • Aspectos impositivos vinculados al comercio internacional • Controles sanitarios y de seguridad • Pautas crediticias, laborales o de otra índole que pueden generar situaciones asimétricas tanto internas como externas • Infraestructura vial • Seguros

3. Régimen jurídico vigente en cada uno de los países en materia de transporte terrestre de pasajeros y cargas respecto del siguiente temario:

La búsqueda tiene por objeto obtener información respecto al transporte de pasajeros y cargas por automotor, en lo relativo al marco regulatorio vigente en los distintos países, y en especial en lo atinente a la organización empresaria, la identificación de los servicios prestados, el parque móvil involucrado, las pautas operativas del personal de conducción, los pasajeros transportados, la participación de las banderas en el comercio bilateral y multilateral y el precio de los servicios, entre otros aspectos.

En función de todo ello se solicita información respecto del régimen jurídico vigente en cada uno de los países, en lo que se refiere a la consideración de los siguientes temas:

- El carácter trascendente del transporte de personas y cosas.
- El transporte por automotor. Generalidades
- Disposiciones generales. Alcance. Objetivos. Definiciones.
- Contrato de transporte
- El transportador
- Quiénes pueden ser transportadores.
- Personas físicas
- Personas jurídicas
- Condiciones.
- El Usuario y su importancia.
- Parámetros operativos de la prestación. Definiciones. Clasificación de las prestaciones
- Complementación y coordinación intermodal e intramodal. Alcance
- Permisos o concesiones
- Empresas. Representación legal. Responsabilidad
- Personal de conducción. Aptitud e idoneidad. Documentos complementarios. Obligación de las empresas prestadoras.
- Parque Móvil
- Infraestructura e instalaciones.
- Precio: Valor tarifario. Condiciones de aplicación. Metodología.
- Cuestiones de tránsito y de seguridad. Normativa jurídica aplicable. Seguridad de la prestación.
- Premisas básicas en materia de transporte internacional.
- La aplicación de la norma con relación al territorio. Cuestiones de competencia

Comentarios. **Vierta a continuación cualquier comentario o sugerencia que considere de interés para lograr los objetivos de integración.**

Información del funcionario designado como punto de contacto para este cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Consulta sobre Infraestructura y Operación de Pasos de Frontera

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es conocer de forma general las condiciones que se verifican en materia de infraestructura y operación en los pasos de frontera de los países sudamericanos, las disponibilidades existentes en materia de red vial y los proyectos en curso para el mejoramiento y expansión de la misma. La información relevada permitirá profundizar el conocimiento existente en la materia y será la base para seleccionar los pasos de frontera que se visitarán en el trabajo de campo previsto.

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por los funcionarios responsables con competencia en temas de infraestructura y operación de pasos de frontera, de las áreas transporte terrestre, desarrollo e integración, comercio exterior y aduanas

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende recolectar la información necesaria para dar un panorama general de la situación de los pasos de frontera en materia de infraestructura y operación, del estado de la red vial disponible en los países de Sudamérica y de los proyectos en curso para su conservación y ampliación, como tarea previa al análisis de la integración de los pasos fronterizos, por lo tanto sugerimos que las respuestas deben resumir los puntos de interés preguntados. Si el especialista considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados. Esta consulta se complementará en el futuro con entrevistas a los responsables, que hayan contestado el documento, de los países donde los consultores del proyecto realicen visitas en los pasos de frontera.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envío de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

1. Infraestructura y operación de los pasos de frontera. **Describa la infraestructura y operación de los pasos de frontera involucrados en el eje de integración correspondiente.**
1.1. Describa los trámites que demanda una operación de exportación con utilización del modo carretero, detallando: ➢ **Documentación exigida al transporte y a las cargas (facilitar copia de ejemplos)** ➢ **Secuencia de los trámites** ➢ **Enumeración de los actores públicos y privados que intervienen en toda la cadena del comercio internacional carretero.**
1.2. Describa los trámites que demanda una operación de importación con utilización del modo carretero, detallando: ➢ **Documentación exigida al transporte y a las cargas (facilitar copia de ejemplos)** ➢ **Secuencia de los trámites** ➢ **Enumeración de los actores públicos y privados que intervienen en toda la cadena del comercio internacional carretero.**

1.3. Enumere y describa los pasos de frontera habilitados indicando: ➢ **Instalaciones destinadas a las actividades de control** ➢ **Organismos públicos que intervienen en el paso** ➢ **Disponibilidades de infraestructura y equipamiento en materia de recinto aduanero** ➢ **Disponibilidad de playa de camiones en espera** ➢ **Espacios habilitados para el desarrollo de tareas por parte de actores privados (empresas, despachantes de aduana, etc.)** ➢ **Disponibilidad de servicios a los transportistas y a las cargas** ➢ **Disponibilidad física para los controles migratorios** ➢ **Disponibilidad física para los controles fitosanitarios** ➢ **Disponibilidad física para los controles de seguridad.** ➢ **Ubicación del paso de frontera respecto a los núcleos urbanos aledaños** ➢ **Redes viales de acceso al paso y principales vinculaciones que se efectúan en cada uno.**
1.4. Días y horarios de atención del paso de frontera para cargas y pasajeros. Días y horarios de atención de los distintos organismos intervinientes en caso de que los mismos no sean coincidentes. ¿Existe la alternativa de habilitar horarios extraordinarios mediante el pago de una tasa.?.
1.5. Descripción somera de los trámites o pasos que realiza el transportista y/o despachante desde su arribo al paso de frontera. Similar descripción para un viaje en lastre y para uno donde la carga transportada sea objeto de controles fitosanitarios.

1.6. Mercaderías transportadas por el paso de frontera en el período 1997 – 2000 indicando ➢ **Volumen** ➢ **Valor** ➢ **Principales productos, direccionalidad** ➢ **Camiones cargados anuales, direccionalidad** ➢ **Camiones en lastre (vacíos) anuales, direccionalidad** ➢ **Porcentaje de camiones que arriban haciendo aduana en origen, direccionalidad** ➢ **Porcentaje de camiones que trasbordan carga en frontera, direccionalidad.**
1.7. Características de los trasbordos ➢ **Voluntarios, indique la causa** ➢ **Obligatorios, indicar si obedecen a normas vigentes u a otras causas**
1.8 Disponibilidad de infraestructura para los trasbordos. Características.
1.9. ¿Cuál es el tiempo medio de permanencia de los camiones en frontera en el supuesto de no tener problema alguno con la documentación de la carga y el transporte?. ¿Puede señalar en qué operaciones o trámites se insume dicho tiempo?.

1.10. Existen organismos nacionales o binacionales creados para incrementar el nivel de eficiencia e integración del paso de frontera (por ejemplo, CENAF o CEBAF en el ámbito de la Comunidad Andina y Comités de Frontera entre los países del Cono Sur). En caso afirmativo, se ruega identificarlos e indicar los pasos en los cuales funcionan.
1.11. Se verifica participación del sector privado en la provisión y operación de la infraestructura destinada a las operaciones de registro y control de los transportes y las cargas (por ejemplo, EADIs brasileños). Mecanismo de vinculación entre el operador privado y el sector público (concesión, inversiones a cargo del privado, etc.)
1.12. ¿Cuál es el precio de los distintos servicios que se brindan al transportista y a las cargas?
1.13. ¿Cuáles son las medidas que en su opinión serian más útiles para agilizar el trafico fronterizo de mercancías?
1.14. ¿Cuáles son en su opinión los principales obstáculos para agilizar el tráfico fronterizo de mercancías?

2. Experiencias de integración. **Si existen experiencias de integración aduanera en los pasos fronterizos de su país continúe con el apartado 6.1 de esta pregunta, si no continúe con el 6.5 .**
2.1. Cuales son esas experiencias con que países y en que pasos
2.2. Cual ha sido el resultado de las mismas. Las considera positivas o negativas. Detalle las razones de su conclusión.
2.3. Considera conveniente continuar avanzando en los procesos de integración en frontera.

2.4. Cuales serían, a su entender, las mayores dificultades para lograr implementar una solución de integración en frontera (falta de recursos tecnológicos, presupuesto, recursos humanos, capacitación, coordinación política, etc.)

2.5. ¿Existe una política nacional de coordinación de horarios, cierre por feriados y Servicios públicos disponibles con los países vecinos?
A) Si, con todos y en todos los pasos fronterizos. B) Si, con algunos y en algunos pasos (especificar) C) Es potestaivo de las autoridades regionales o locales. D) No

2.6. ¿Qué experiencias / procesos / medidas de integración fronteriza considera que su país desde un punto de vista jurídico, político o económico está condiciones de apoyar y / o conseguir? **Indique "P"para Político y / o "J" para Jurídico y / o "E" para Económico donde proceda.**
• Ubicación de las Aduanas de los dos países en el mismo edificio. • Ubicación de los Servicios Públicos de los dos países relevantes para el despacho aduanero en los mismos edificios. • Estacionamiento único de vehículos para controles por parte de los dos países. • Coordinación de horarios y cierre por feriados. • Coordinación de Servicios Públicos disponibles. • Inspección física conjunta de las mercancías por parte de las dos Aduanas. • Dar acceso a la Aduana del otro país a las bases de datos aduaneras. • Dar acceso a la Aduana del otro país a las declaraciones aduaneras en forma rutinaria. • Interconexión informática sobre la base del sistema que actualmente tiene la Aduana. • Interconexión informática mediante un sistema nuevo en el que se incluiría la información que los dos países acordemos. • Instalar una terminal de nuestro sistema informático en la Aduana del otro país para que puedan realizar consultas libremente, siempre y cuando exista reciprocidad. • OTROS (Especificar):

Comentarios Vierta a continuación cualquier información adicional, comentario o sugerencia que considere de interés para lograr los objetivos de mayor eficiencia en la operación del transporte carretero en general y de los pasos de frontera en particular.

Información del funcionario designado como punto de contacto para este cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Organismo	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Consulta sobre los Actores Relacionados con los Pasos Fronterizos

Antecedentes – Objetivo del estudio
El grupo de consultores volcará en este lugar los antecedentes asociados a la tarea que se está llevando a cabo y el objetivo que el mismo persigue, como forma de introducir al encuestado en el contexto general del trabajo

Objetivo de la consulta
El objetivo de la presente consulta es generar una lista completa de los actores involucrados en los procesos o tareas que se llevan a cabo en los pasos fronterizos. Se entiende por actor a toda persona, u organización que directa o indirectamente interactúe con los procesos o tareas llevados a cabo en los pasos.

¿Quién debe contestar el documento?
El documento debe ser respondido por la contraparte nacional del Informe .

¿Cómo debe contestarse el documento?
El documento pretende dar una lista completa de los actores como tarea previa al análisis de la integración de los pasos fronterizos, por lo tanto sugerimos que las respuestas deben resumir los puntos de interés preguntados, debiendo incluir en la misma a todos actores involucrados. Dado que la lista no pretende ser detallada pero si completa, resulta posible contestar por su denominación genérica a un conjunto de actores que participan en los mismos procesos, a modo de ejemplo: si bien cada empresa de transporte internacional es un actor, para el objetivo de este informe las mismas deben asociarse en un actor genérico llamado *Transportistas o Empresas de Transporte*. El especialista deberá llenar una Ficha (hojas 5 y 6) por cada actor del sistema. Si el especialista considerara conveniente la profundización de algunos de los temas, sugerimos que incorpore al envío de este documento todos los documentos adicionales que considere convenientes para cumplir los objetivos planteados. Esta consulta se complementará en el futuro con entrevistas a los responsables, que hayan contestado el documento, de los países donde los consultores del proyecto realicen visitas en los pasos de frontera.

Forma de envío del documento
Con el objeto de mejorar la administración de los documentos a recibir se sugiere, que en la medida de las posibilidades, se responda el documento en formato electrónico (doc de Microsoft Word, Excel, RTF o TXT) y se remita a: ***Colocar el nombre de la persona que recepcionará los documentos y su correo electrónico, esta persona puede ser diferente de aquella que aclare dudas o responda a las consultas de los encuestados.***

Plazos
Determinar la fecha de entrega o envío de la encuesta

Aclaraciones
Colocar el nombre y correo electrónico de la persona o personas habilitadas a responder consultas o dudas acerca del llenado del documento

1. Ficha Resúmen Actor.
Nombre o denominación: Recuerde dar el nombre o denominación real del actor
1.1. Dependencia. En caso de ser un Organismo estatal o para estatal indicar de que otro Organismo depende. Si no tuviera dependencia por ser autárquico, o un conjunto genérico (como por ejemplo Transportistas) dejar en blanco.
1.2. Determine si su accionar es directo o indirecto con respecto a los Pasos Fronterizos. Se entiende por directo a aquellos actores que desarrollan alguna tareas o actividad asociada con el paso fronterizo.
1.3. Describa la principal misión del Actor relacionada con los Pasos Fronterizos
1.4. Describa en forma resumida las principales funciones del Actor relacionadas con los Pasos Fronterizos

1.5. Describa en forma resumida los procesos o tareas en las que el Actor se encuentra involucrado.

2. SECTOR PRIVADO **Indique el sector al que pertenece (agente aduanas, agente transporte, importador, exportador, otro)**
2.1. Indique, si es posible, el tiempo medio o mas frecuente que emplea la Aduana en despachar una carga, desde que se presenta la declaración aduanera hasta que emite el levante o permiso de salida, para una carga de importación no sujeta a controles no aduaneros.

2.2. Indique lo mismo para una carga de importación sujeta a controles no aduaneros (sanitarios, fitosanitarios etc...).
2.3. Indique lo mismo para una carga de exportación no sujeta a controles no aduaneros.
2.4. Indique lo mismo para una carga de exportación sujeta a controles no aduaneros.
2.5. Indique lo mismo para un transito de salida.
2.6. Indique lo mismo para un transito de entrada.
2.7. ¿Se puede estacionar el vehículo y llevar a cabo todos los tramites aduaneros y no aduaneros sin necesidad de moverlo?

2.8.	**¿Cuales son los principales motivos de demora (si los hay) y la demora aproximada ocasionada? Ejemplos: colas de vehículos para atravesar frontera, falta de espacio para estacionamiento, falta de coordinación dentro de la Aduana, falta de coordinación entre los Servicios Públicos, distancia entre las distintas oficinas que es necesario visitar, tiempo excesivo en tramites aduaneros, tiempo excesivo en tramites en otros Servicios Públicos,**
2.9.	**SUGERENCIAS para agilizar el trafico fronterizo de mercancías. Por favor, sea lo mas concreto posible.**

Comentarios. **Vierta a continuación cualquier comentario o sugerencia que considere de interés para lograr los objetivos de integración.**

Información del funcionario que respondió el cuestionario.	
Nombre y Apellido	
Cargo que ocupa en el Organismo	
Dirección de trabajo	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

El grupo de trabajo de este proyecto agradece la atención y el tiempo utilizado para responder este cuestionario. Las respuestas y comentarios, por Uds. vertidas, serán de invalorable utilidad para los objetivos planteados.

Muchas Gracias

Capítulo VI – Aspectos Legales e Institucionales

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

ÍNDICE

El derecho internacional 9

Supremacía del Derecho Internacional 9

La importancia que cabe al derecho internacional en el actual contexto de las relaciones internacionales. La relevancia que adquieren los acuerdos sectoriales que se obtienen en el contexto de dicho marco jurídico.....13

El tratamiento del derecho internacional conforme las disposiciones constitucionales de los países del Cono Sur. Antecedentes constitucionales de los países de América del Sur respecto de las siguientes materias: Integración, Fronteras, Comercio nacional e internacional, Transporte, Infraestructura vial, usuarios. 22

República Argentina 22

República de Bolivia 25

República Federativa del Brasil 26

República de Colombia..... 27

República de Chile 30

República de Ecuador..... 32

República del Paraguay. 35

República del Perú 36

República Oriental del Uruguay 38

República Bolivariana de Venezuela 39

Consideración general..... 43

La relevancia de los acuerdos sectoriales. Antecedentes normativos regionales de América del Sur.....43

Integración 43

Acuerdo de Cartagena 46

Seguridad jurídica en la Comunidad Andina 48

El Tratado de Asunción, y el proceso del MERCOSUR. 49

Incorporación y vigencia de la normativa Internacional 52

Aspectos fronterizos. Tránsito vecinal fronterizo. 55

Comercio internacional 56

Comunidad andina 56

La situación en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) 59

Acuerdo de Complementación Económica celebrado entre la Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) 63

Transporte por carretera..... 64

Comunidad andina 64

La normativa aplicable al transporte terrestre del cono sur,..... 72

Contrato de transporte 78

Comunidad andina 78

Aspectos aduaneros 81

Comunidad Andina 81

Cono Sur 86

Fronteras..... 88

Solución de controversias 91

Comunidad Andina 92

Mercado Común del Sur ((MERCOSUR)..... 94

Regímenes vigentes en los países de América del Sur....100

Transporte por automotor de pasajeros 100

República Argentina 100

Ámbito de aplicación espacial 100

Servicio público 100

Servicio de tráfico libre 105

Servicio de transporte para el turismo..... 105

Servicio ejecutivo. 106

Régimen jurídico de los prestadores 106

Contrato de transporte 111

República de Bolivia 114

Contrato de transporte 115

República Federativa del Brasil 116

Clasificación de los servicios 117

Autoridad competente 118

Obligaciones del transportista 120

Obligaciones y derechos de los usuarios: 121

Adecuación de las prestaciones 121

Material rodante. 122

Personal de conducción 122

Billetes de pasaje 122

Indicadores de calidad 123

República de Colombia 123

Pautas específicas 124

Autoridad competente 125

Ámbito de aplicación 125

Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. 126

Servicio Público de transporte terrestre automotor especial” 132

Servicios turísticos con vehículos propios 133

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto” 134

República de Chile 137

Antecedentes del interesado: 138

Antecedentes relativos a los vehículos: 138

Antecedentes relativos a los conductores: 138

Antecedentes relativos al servicio: 138

Servicios nacionales de transporte publico de pasajeros 140

Transporte colectivo rural e interurbano 142

Contrato de transporte 143

República de Ecuador 144

Autoridad de aplicación 145

Contrato de transporte 146

República del Paraguay 147

Clasificación de los servicios 148

República del Perú 149

Autoridad competente 150

Clasificación 152

Régimen de acceso y operación de los servicios 155

De las concesiones y permisos de operación 155

Requisitos técnicos de idoneidad. Condiciones generales para acceder al servicio 156

Concesiones y permisos 156

El conductor 158

Los vehículos 158

El transporte internacional y del transporte sucesivo 159

El transporte internacional 159

Servicio publico de transporte terrestre nacional de pasajeros 160

Los concesionarios 161

Los vehículos 162

Contrato de transporte 163

Transporte mixto 164

República Bolivariana de Venezuela 164

Autoridades administrativas 166

Clasificación del servicio de Transporte Terrestre 167

Las Empresas del Transporte Nacional e Internacional 167

Servicio de transporte público de pasajeros 168

Transporte Automotor de Cargas 169

República Argentina 169

Ámbito de aplicación 169

Definiciones. 170

Autoridad competente. 170

Registro Único del Transporte Automotor. 170

Régimen de servicios 170

Carácter de transportista 171

Contrato de transporte 171

Seguros obligatorios 172

República de Colombia 175

Ámbito de aplicación 175

Autoridades competentes 176

Habilitación 176

Requisitos 176

Vehículos 177

Registro Nacional de Transporte de Carga. 178

Documentos de transporte de carga 178

Contrato de transporte 178

República del Perú 181

Requisitos de inscripción 181

Obligaciones del transportista 181

Responsabilidad 183

Limite de responsabilidad del Transportista autorizado. 184

Contrato de Transporte 184

Personal de conducción 187

Responsabilidad en la prestación del servicio. 187

Vehículos 188

Agencia Afianzada de Transporte de Carga 188

Transporte mixto 189

Transporte privado 189

Entidades públicas 190

República Oriental del Uruguay 190

Requisitos de admisión 190

Contrato de Transporte 191

Guía de Carga 191

República Bolivariana de Venezuela 192

Clasificación 192

Carga de Alto Riesgo 193

Organización y Funcionamiento 193

Seguros 193

Los seguros en el ámbito del Cono Sur 193

Los seguros en el sistema del Tratado de Asunción de 1991 195

Comunidad Andina 197

Régimen de los países de la región 202

República Argentina 202

República de Bolivia 203

República Federativa del Brasil 204

República de Colombia..... 204

República de Chile. 205

República de Ecuador..... 206

República del Paraguay..... 207

República del Perú 208

República Oriental del Uruguay..... 210

República Bolivariana de Venezuela 211

Conclusiones. 213

El derecho internacional

Supremacía del Derecho Internacional

El derecho internacional presenta como ninguna otra rama del derecho, una problemática que se vincula a la necesidad de tener que fundamentar tanto su propia existencia, como la obligatoriedad jurídica de las normas que lo integran, a lo que hay que agregar otra cuestión no menos trascendente, como lo es la que se deriva de las relaciones entre el derecho internacional y el derecho interno .[1]

En cuanto a este último tema, hay que referirse al denominado principio de la primacía del derecho internacional, que está relacionado con el tema de las relaciones entre los ordenamientos internacional e interno, y, asimismo, con la prelación que cabría de los acuerdos internacionales respecto de las normas internas.

En la doctrina aparecen dos teorías fundamentales –monismo y dualismo- referidas a las relaciones entre el orden jurídico internacional y el interno, de las que se han ido desprendiendo numerosas vertientes, que si bien se mantienen vinculadas a sus principios teóricos fundamentales, han ido evolucionando en sus criterios, lo que posibilitó modificar o crear otros que han llevado a moderar substancialmente la rigidez de los primeros enunciados, razón por la cual, en la actualidad se advierte estar en presencia de un dualismo o de un monismo moderados, que tienden a acercarse cada vez más.[2]

A lo anterior debe agregarse la particularidad registrada en época reciente, referida a la incorporación del derecho comunitario al derecho interno, y las relaciones que se dan entre ambos ordenamientos, para cuya explicación se acudió en un principio a las dos teorías tradicionales.[3]

Juan Carlos PUIG, ha señalado que la integración latinoamericana, por ser un proceso que se cimenta primordialmente en acuerdos que los estados formalizan en tratados, provoca a menudo el replanteo de las relaciones entre el derecho interno y el derecho de la comunidad internacional; tanto, desde el punto de vista teórico; o bien, como una cuestión práctica derivada del quehacer constitucional, cuando los tribunales de los países latinoamericanos deben pronunciarse, en casos concretos, acerca de la aplicación interna de normas integrativas primarias y secundarias.[4]

Ello hace que quede evidenciada la necesidad de analizar la interrelación que se presenta entre los dos ordenamientos, no obstante que algunos tratadistas, han considerado superfluo el estudio y la controversia que se ha suscitado entre las escuelas dualista y monista, por entender que toda la controversia monista. - dualista es irreal, artificial y estrictamente fuera de lugar, por cuanto supone algo que debe existir para que pueda darse una controversia: un ámbito en común, (que según dicha postura en los hechos no existe), en el que los dos ordenamientos jurídicos tengan simultáneamente sus esferas de actividad.[5]

---

[1] MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional con cita a PECOURT GARCÍA, Enrique "Tendencias actuales de la doctrina italiana de derecho internacional público, Valencia, Instituto Alfonso El Magnifico, 1965, p. 19. EL DERECHO Tomo 158. página 1031.

[2] MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional" con cita a PECOURT GARCÍA, Enrique "Tendencias actuales de la doctrina italiana de derecho internacional público, Valencia, Instituto Alfonso El Magnifico, 1965, p. 19. EL DERECHO Tomo 158. página 1031

[3] MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional" EL DERECHO Tomo 158. página 1031, con cita a Leontín Constantinesco, "Las relaciones del derecho comunitario con el derecho de los estados miembros de la CEE, en INTAL, "Derecho de la integración", núm. 2, Buenos Aires, abril, 1968, p. 51

[4] Puig, Juan Carlos "Doctrinas internacionales y autonomía latinoamericana", Caracas; Instituto de Altos Estudios de América Latina, 1980, p. 101.

[5] MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional" EL DERECHO Tomo 158. página 1031con cita a Gerald FITZMAURICE, The general principles of international law, en "recueil des Cours" 1974-I), t. 92 cit. en Juan Carlos PUIG, Derecho de la comunidad internacional, derecho interno y justicia social, en "Estudios sobre la constitución. Homenaje a Rafael Caldera" t. III, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1979, p. 1649.

En sentido contrario se ha dicho que "...actualmente las relaciones del derecho internacional con el interno se encuentran sometidas a una fuerte revisión, la cual en forma similar, se refleja en el derecho constitucional, especialmente por las tendencias actuales de reducir la soberanía estatal a unos justos límites; por la admisión muy generalizada de que el derecho internacional tiene un contenido variable y es susceptible de ensancharse, y por la necesidad de adaptar el derecho interno a las nuevas exigencias que plantea el fenómeno de las organizaciones internacionales."[6] Es entonces que no debe extrañar que constituciones como la holandesa y la alemana hayan tomado posiciones frente al problema.[7]

La cuestión se ha planteado porque desde principio del siglo XX los estados, a través de tratados internacionales, han regulado distintas relaciones entre ellos tendientes a lograr una mayor cooperación, interdependencia y acercamiento, y algunos de dichos instrumentos han llegado a estar en contradicción con las normas de su derecho interno, surgiendo así el problema de las relaciones jerárquicas entre los dos ordenamientos jurídicos.[8]

Sobre las relaciones de derecho internacional y derecho interno podemos encontrar las siguientes posiciones:

La *dualista*, que parte de la concepción de la existencia de dos órdenes jurídicos separados e independientes, por lo que una norma del derecho internacional no puede incorporarse al derecho interno, si otra norma perteneciente a este último no lo dispone así expresamente, y no se da el supuesto de incidencia en cuanto a la pérdida de su obligatoriedad, respecto de una norma del derecho interno contraria a una internacional.

La *monista*, que sostiene la unidad del derecho, pero a través de dos escuelas absolutamente opuestas:

la que subordina el derecho internacional al interno,

la que subordina el derecho interno al internacional.

Esta última se divide en dos corrientes:

El monismo radical según la cual toda norma del derecho estatal contraria al derecho internacional es nula.

El monismo moderado que se basa en la primacía del derecho internacional porque mantiene la distinción entre el derecho internacional y el derecho interno, pero subraya

[6] MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional" EL DERECHO Tomo 158. página 1031

[7] Diez de Velazco, Manuel , Curso de derecho internacional público, T I, Madrid, 1960, p. 150.

[8] Esta problemática surgió, también, en el pasado, aunque muy esporádicamente. Un ejemplo remoto lo encontramos en el año de 1648, pues el Tratado de paz de Münster, suscripto entre España ay los países Bajos, otorgándoles a estos últimos la independencia, en el artículo 76 estableció que las partes, para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el tratado, renunciaban a "cualquier ley, costumbre y otras cosas contrarias a estas obligaciones convencionales. Ver MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional" EL DERECHO Tomo 158. página 1031,con cita a José Luis FERNÁNDEZ – FLOREZ, Derecho internacional público. Introducción y libro primero, Sistema, Madrid, Edit. Revista de Derecho Privado, 1980, p. 401 y Cfr. ALEJANDRO HERRERA Y RUBIO, Derecho de Gentes: Introducción Histórica, 5 edic. , Valladolid, 1979. En este remoto antecedente, se pueden encontrar, en primer lugar, la posibilidad de conflicto entre los dos ordenamientos y, en segundo lugar, una solución al problema, a favor de la prelación del derecho internacional.

su conexión dentro de un sistema jurídico unitario basado en la constitución de la comunidad jurídica internacional.[9]

Con relación al modo en que se produce la incorporación o aplicación de la norma internacional al ámbito interno de un estado, ello está dado por el propio derecho interno del estado de que se trate, en donde en definitiva se decidirá si una norma internacional puede ser aplicada directamente en el ámbito interno estatal, o si en cambio debe hacerse a través de una norma interna que permita la integración de aquella a éste.

Es entonces, que como se ha señalado, la primacía del derecho internacional está referida a dos acepciones fundamentales: a) el deber de los estados de adecuar su legislación interna a sus obligaciones internacionales, y b) la prevalencia del ordenamiento internacional sobre el interno.

a) El primer sentido se desprende de la sentencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional (CPJI) del 21 de febrero de 1925, en el asunto del intercambio de poblaciones griegas y turcas, al sostener: *"Un estado que ha contraído válidamente obligaciones internacionales está obligado a introducir en su legislación las modificaciones que sean necesarias para asegurar la ejecución de los compromisos asumidos".*[10]

De esta forma se ratificó lo que ya había sostenido el Tribunal Arbitral que conoció el asunto de Alabama, entre Estados Unidos de América y Gran Bretaña, en el laudo dictado 1872, en donde se expresó: "*...el gobierno de Su Majestad Británica no puede justificarse a sí mismo por no haber observado la diligencia requerida, invocando la insuficiencia de medios legales de acción a su alcance".*[11]

A su vez, en la Convención sobre el derecho de los tratados se contempla en el artículo 26 la norma *pacta sunt servanda* enunciada de la siguiente forma*: "Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe".*

El deber del estado de adecuar la legislación interna a sus obligaciones internacionales, es de carácter general, y, además, se aplica no sólo al estado unitario, sino, también, al federal o compuesto, y así se acostumbra a incluir la llamada cláusula federal, que así no exime del cumplimiento de las obligaciones internacionales tanto respecto del estado nacional, como de los entes que integran la federación que deben adoptar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de la norma internacional.[12]

Uno de los principios más firmemente reconocidos por la doctrina, la jurisprudencia y la práctica internacional es el de que un estado no puede prevalerse de las deficiencias de su organización interna para sustraerse al cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Para el cumplimiento de alguna de tales obligaciones, este utiliza las denominadas obligaciones de comportamiento o de medios, mientras que para otras, el estado puede elegir entre una pluralidad de medios –obligaciones de resultado-. La primera clase estaría dada cuando un tratado internacional establece el deber para los órganos del estado de adoptar una determinada conducta o de

[9] DE LA GUARDIA, Ernesto "El Nuevo Texto Constitucional y los Tratados", EL DERECHO Tomo 165 página 895.(nota 21)
[10] CPJI, Serie B, núm. 10, p. 20, cit. En JULIO D. GONZÁLEZ CAMPOS, LUIS I. SÁNCHEZ RODRÍGUEZ Y MA. PAZ ANDRÉS SÁENZ DE SANTA MARÍA, Curso de Derecho Internacional Público v. Madrid, Universidad complutense, 1990, p. 218.
[11] NACIONES UNIDAS, A/CN. 4/426 y ADD.1 a 3, párr. 95 cit. en ONU, A/CN. 4 SER.A/1971/ADD.1 Part. 1), p. 245.
[12] **Ver MOYANO BONILLA, César "El principio de la primacía del Derecho Internacional", cit.**

abstenerse de ella. Las obligaciones de resultado, no requieren del estado un comportamiento específicamente determinado, sino que se exige de este último que asegure la existencia de determinada situación, un cierto resultado, dejando a su arbitrio llegar a ello por los medios que elija. Incluso se posibilita poner remedio *a posteriori* respecto de un comportamiento inicial que ha conducido a una situación contraria al resultado perseguido, brindando una nueva posibilidad de ejecutar la obligación de que se trata.[13]

b) El principio de la primacía del derecho internacional, en su segunda acepción, indica que las normas del ordenamiento interno no pueden prevalecer, por sobre las internacionales.

En la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969, se reconoció el principio según el cual una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado (Artículo 27), sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 46, en donde se dispone:

> *"1. El hecho de que el consentimiento de un estado en obligarse por un tratado haya sido manifestado en violación de una disposición de su derecho interno concerniente a la competencia para celebrar tratados no podrá ser alegado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecta una norma de importancia fundamental de su derecho interno.*
>
> 2. *Una violación es manifiesta si resulta objetivamente evidente para cualquier estado que proceda en la materia conforme a la práctica usual y de buena fe."*
>
> Por su parte, en la Convención sobre el derecho de los tratados entre estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales del 21 de marzo de 1986, en su Artículo 27 se lee:
>
> *"El derecho interno de los estados, las reglas de las organizaciones internacionales y la observancia de los tratados.*
>
> *1. Un estado parte en un tratado no podrá invocar las disposiciones de un derecho interno como justificación del incumplimiento del tratado.*
>
> *2. Una organización internacional parte de un tratado no podrá invocar las reglas de la organización como justificación del incumplimiento del tratado.*
>
> *3. Las normas enunciadas en los párrafos precedentes se entenderán sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 46."*

Es por ello que de "todo lo expuesto, se podría concluir que el principio de la primacía del derecho internacional sobre el interno, en cualquiera de sus dos acepciones, es de obligatorio cumplimiento, puesto que, en primer lugar, el deber del estado de adecuar su legislación interna a la internacional se encuentra dentro de la norma pacta sunt servanda, la que es reconocida como precepto de derecho internacional consuetudinario, razón por la cual obliga a todos los estados, además de estar reconocida expresamente, por la Convención de Viena sobre del derecho de los tratados de 1969, y por la Convención sobre el derecho de los tratados entre estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales del 21 de marzo de 1986 (Artículos 26, respectivamente).

---

[13] **MOYANO BONILLA, Cesar. "El principio de la primacía del derecho internacional", cit.**

En segundo lugar, la prelación del ordenamiento internacional sobre el interno, ha sido aceptada convencionalmente por las precitadas convenciones de Viena, en el Artículo 27, cuyos preceptos son de derecho consuetudinario, como se ha reconocido por la jurisprudencia y la doctrina internacionales."[14]

Todo lo señalado, resulta de fundamental importancia por cuanto el incumplimiento del principio de primacía del derecho internacional sobre el interno, haría surgir para el estado la responsabilidad internacional que trae importantes consecuencias jurídicas.

La importancia que cabe al derecho internacional en el actual contexto de las relaciones internacionales. La relevancia que adquieren los acuerdos sectoriales que se obtienen en el contexto de dicho marco jurídico

Sobre la base de la experiencia europea (Tratado de la Unión Europea -Maastricht, 7 de febrero de 1992), la integración en Latinoamérica se da como un fenómeno en el cual los estados van transitando en un camino que pretendería ceder porciones de soberanía, especialmente en el campo económico en la búsqueda de pautas integradoras, si bien en un proceso lento y parcializado, sin olvidar las cuestiones limítrofes que generaron más de un conflicto, que en algunos casos alcanzó niveles de beligerancia, mientras que en otros, si bien no se llegó a ello, hubo situaciones de extrema tensión.

El fenómeno de la integración en Latinoamérica hizo nacer distintos ordenamientos jurídicos de carácter internacional. Los procesos dados en los diferentes esquemas de integración (llámense ALADI, MERCOSUR o CAN), no han sido del todo homogéneos. En el Cono Sur, el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la ALADI, conforme con los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980, contiene disposiciones de una mayor rigidez y con caracteres proteccionistas, comparativamente con lo que desprende de lo normado en la CAN

En este contexto, se advierten opiniones según las cuales "El Estado más firmemente constituido es aquél en que más lozanamente han germinado y persisten las tres facetas de la unidad (la jurídica, la antropojurídica y la físicogeográfica), y en tal sentido, no cabe dudar que, las naciones que mejor hayan logrado consolidar su unidad interna, se hallarán más favorecidas en su participación en la vida internacional"[16]. Es por ello que cualquier política exterior que opera con el patrón del interés nacional, debe necesariamente tomar en consideración las particularidades físicas, políticas y culturales de la nación.

A su vez, toda decisión de integración debe estar sustentada en el convencimiento de que con la unidad se obtienen beneficios, lo cual legitima el proceso de promover la integración interestatal.

En cuanto a la integración fronteriza, presenta la problemática de la frontera, que es el ámbito geográfico que se extiende a partir de los lindes hacia el interior del territorio propio, hasta una distancia convencional prevista según las exigencias de seguridad y defensa de cada país; ella se caracteriza por su dinámica en función de la proyección nacional sobre los confines[17].

---

[14] **MOYANO BONILLA, Cesar "El principio de la primacía del derecho internacional", cit.**
[15] **DAUS, Federico, Geografía y Unidad Argentina. Buenos Aires, El Ateneo, 1978.**
[16] **DAUS, Federico, Geografía y Unidad Argentina. Buenos Aires, El Ateneo, 1978.**
[17] **BARBARAN, Gustavo E. POLÍTICAS DE FRONTERAS E INTEGRACIÓN (Texto Completo del Capítulo incluído en el libro "La Política Internacional, el Derecho y el Territorio Nacional", 1998).**

Las fronteras “satisfacen dos objetivos: uno general, derivado de su papel de borde del cuerpo nacional, y otro, de carácter particular, consecuencia de su situación geoambiental, que se cumple mediante tres modos de acción aplicados en forma individual o combinada. Dichos modos son: el de protección ("defender contra la presión externa"); el de aproximación ("acercar, estableciendo sólidos vínculos de convivencia"); el de proyección ("irradiar la propia personalidad e intereses sobre la zona lindera")”.

Además se da otro elemento dentro del concepto de frontera, que es de la cultura nacional, que también es necesario preservar, perfeccionar y desarrollar, ya que su ámbito específico hace a la cohesión interna de la sociedad. El elemento cultural posee un papel preponderante en la actividad fronteriza, pues resguarda valores propios a la vez que rescata los comunes de los pueblos colindantes sirviendo para la mutua comunicación.[18]

Hubo en Sudamérica experiencias de integración fronteriza limitadas a determinados sectores espaciales fronterizos, entre las que se pueden citar: Colombia y Ecuador (Rumichaca-1966); Colombia y Venezuela, (Arauca-1966); Argentina y Chile (Mendoza-1965); Tratado de la Cuenca del Plata (Brasilia-1969); Acuerdo de Recife para la aplicación de los controles integrados de frontera en los países del MERCOSUR, entre otros.

Se ha entendido que no existe incompatibilidad entre el avance de la integración regional y la programación e implementación de políticas territoriales coherentes, todo lo que conlleva a favorecer a los pobladores con caminos, puertos y aeropuertos, y la reactivación de ramales ferroviarios. Asimismo se ha recomendado la flexibilización de los marcos jurídicos, dado que los espacios limítrofes no pueden seguir siendo una zona de interferencia jurídico-política a la circulación de personas, bienes y demás factores de producción.[19]

Un requerimiento adicional necesario es la intercomunicación informática, que posibilite la transmisión de datos imprescindibles para las exigencias de la integración.

Asimismo, atento las distintas opiniones doctrinarias, jurisprudenciales y lo que se desprende de los ordenamientos positivos de distintos países de la región, hay que tener en cuenta la importancia que representa el derecho internacional y su supremacía respecto del derecho interno de cada estado, lo cual tiene significativa importancia porque de ello se deriva la implicancia e incidencia de la normativa internacional frente a conflictos que se pudiesen producir en el ámbito interno.

En ese contexto resultan de significativa importancia las Decisiones adoptadas en el marco de la COMUNIDAD ANDINA y del MERCOSUR, respecto de los aspectos fronterizos y del transporte carretero en particular, como elemento en la evolución del comercio internacional, con todas las connotaciones jurídicas, contractuales, operativas y de gestión que el mismo implica.

Es de destacar que dicha normativa internacional ha resultado significativamente útil para regir las relaciones bilaterales y multilaterales entre los países involucrados, no obstante que uno de los inconvenientes está referido a la dificultad de obtener una aplicación armónica de la misma.

Ambas normativas están basadas en la necesidad de un transporte eficiente y prestado en condiciones de reciprocidad por transportadores de todos los países, a fin de buscar la mayor integración de los estados comprometidos.

---

[18] BARBARAN, Gustavo E., cit, con cita a Juan E. Guglialmelli Guglialmelli, Juan E., Argentina: "Política nacional y política de fronteras. Crisis nacional y problemas fronterizos", en Geopolítica del Cono Sur. Buenos Aires, El Cid, 1979.

[19] BARBARAN, Gustavo E., cit,

En el Acuerdo del Cono Sur, se parte del principio según el cual el transporte terrestre internacional (en el caso de transporte de pasajeros) es un servicio público para la integración de los países, el cual debe prestarse en condiciones de reciprocidad para utilizar su eficiencia, mientras la norma andina buscando los mismos objetivos, propicia la integración física para la consolidación del mercado, con preceptos simples y flexibles que permitan la circulación de las personas y de las mercancías acogidas a una norma comunitaria coherente.

Estas normas tienen principios convergentes y divergentes que pueden hacerse perfectamente compatibles. Se ha afirmado, que resultaría necesario revisar la normativa para hacerla operativa entre los grupos de países.[20] En el Cono Sur, el A.T.I.T. ha brindado un marco que más de una oportunidad sirvió de referencia para adoptar medidas de ejecución con efecto de inmediatez en el tiempo.

Son principios convergentes. Los relativos a:

a) El ámbito de aplicación con la regulación de los tipos de tráficos similares.
b) El acceso al ejercicio del transporte internacional por empresas autorizadas y con vehículos autorizados.
c) El desarrollo de la operación mediante la habilitación de rutas y pasos de frontera.
d) Las alternativas de aplicación, lo que implica el reconocimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales en el marco de las respectivas normas subregionales y libertad de los países de otorgarse mayores facilidades en el transporte terrestre.
e) El reconocimiento de los documentos emitidos por los estados signatarios: Licencias de conducción, autorizaciones a los transportadores, habilitación de vehículos hechos por el país de origen, reconocimiento de la idoneidad de la empresa por un país de origen.
f) La aplicación de la legislación nacional para la circulación de los vehículos y los actos de la tripulación.
g) La reserva del derecho de renovación, según el cual los países pueden revocar o calcular autorizaciones concedidas a las empresas por incumplimiento y violación de normas.
h) La determinación de la responsabilidad, lo que se refiere a regulaciones similares de la responsabilidad del transportista por la carga transportada.
i) Los aspectos migratorios que contempla el libre ingreso de tripulantes y vehículos durante la operación del tránsito aduanero.

En cambio como aspectos divergentes se han mencionado:[21]

a) En el Pacto Andino se permiten tráficos bilaterales o multilaterales entre países distintos de su nacionalidad y en el Cono Sur se aplica el principio de la justa compensación para el país transitado, o en su defecto la participación en los respectivos tráficos.
b) El tránsito internacional implica acuerdos previos en el Cono Sur; en el Acuerdo de Cartagena hay libertad de tránsito.
c) En el Cono Sur las empresas deben ser propietarias de los vehículos; en la Comunidad Andina pueden ser propios o de terceros habilitados en cualquier de los países miembros.
d) En el Cono sur se acepta el transporte ocasional y en la Comunidad Andina no. Hay diferentes criterios en ambas subregiones sobre la composición accionaria de las empresas.

---

[20] **SALAZAR MONTOYA, Jaime, Exposición en el "SEMINARIO INTERNACIONAL: APERTURA E INTEGRACIÓN". Santiago, República de CHILE, 1998**
[21] **SALAZAR MONTOYA, Jaime, Exposición en el "SEMINARIO INTERNACIONAL: APERTURA E INTEGRACIÓN". Santiago, República de CHILE, 1998**

e) Solamente en el Cono Sur hay compensación por el uso de la infraestructura del país transitado.
f) La doble tributación se evita en el área andina, aplicando la decisión 40 y en el cono sur se requieren acuerdos de las partes.
g) Hay divergencias en cuanto a los procedimientos de tránsito aduanero a pesar de su similitud. En el Cono sur las garantías no son onerosas; en el Acuerdo de Cartagena se garantiza con el propio vehículo u otra garantía -a satisfacción de las autoridades- la responsabilidad por el tránsito aduanero.
h) En los aspectos aduaneros en el Cono Sur la compañía aseguradora brinda cobertura a las empresas de su bandera, y en el Grupo Andino el seguro puede ser tomado en cualquier país. En el cono sur son coaseguradoras las empresas aseguradoras y sus representantes, mientras que en el Pacto Andino la relación se limita a convenios de asistencia recíproca.
Asimismo se indicado como conveniente el análisis de aquellas disposiciones que no han tenido cumplida aplicación o se han empleado mal y que deben ser la base para la armonización a los niveles más altos de la normativa, señalándose, entre otras:[22]
a)Razón de ser, función y procedimientos para el otorgamiento de los certificados de idoneidad y permisos de prestación de servicios. La función que tienen estos de nivelar por lo alto la calidad de las empresas es fundamental.
b)Procedimientos para la habilitación de operadores y vehículos que permitan el ejercicio de empresas realmente operantes y la eliminación de intermediarios ocupados de negociar con las licencias de funcionamiento y los documentos de transporte.
c)Habilitación o registro de vehículos de las empresas ante los organismos competentes nacionales y autoridades de aduana. Es indispensable definir con claridad el empleo de vehículos propios y de terceros, la conformación de las flotas bi o multinacionales, y el uso de vehículos de distinta bandera.
d)Empleo de los documentos de transporte: las cartas de porte, los manifiesto de carga y los documentos de tránsito aduanero requieren de una reglamentación específica que permita su empleo adecuado.
e)Facilitación del transporte. Dentro de este punto debe tratarse lo atinente a la tramitación expedita de documentos, actuaciones oportunas en los pasos de frontera por las autoridades; problemas derivados de exportaciones e importaciones mal documentadas; documentos de transporte insuficientes, trabas parancelarias y temas análogos.
Asimismo se ha visto como necesaria la compatibilizacion de las normas que no son coincidentes, la que debería estar referida a los textos sobre:

- Reciprocidad
- Modalidades operativas
- Ámbito de aplicación de la norma
- Requisitos mínimos del operador.
- Procedimientos uniformes de habilitación
- Propiedad del parque automotor
- Responsabilidad
- Expedición de los documentos
- Tránsito aduanero
- Régimen de seguros
- Régimen de sanciones.

[22] **SALAZAR MONTOYA, Jaime, Exposición en el "SEMINARIO INTERNACIONAL: APERTURA E INTEGRACIÓN". Santiago, República de CHILE, 1998**

En los trabajos efectuados por organismos técnicos, así como también en las reuniones de ministros, en su momento se han planteado soluciones diferentes para los temas comunes. Así, por una parte oportunamente se propuso la preparación de un convenio para toda la América del Sur que sustituya las normas vigentes y abarque todos los aspectos relevantes de las operaciones, mientras que en otro sentido la propuesta estuvo referida a mantener los acuerdos vigentes dando mecanismos de articulación que permitan el libre flujo de transporte entre ambas partes, con tráficos sujetos a la correspondiente normativa subregional aplicable.

La postura de quiénes propician la alternativa de un convenio único como resultado de la fusión de los textos actuales, generándose de ese modo un estatuto constituido por la articulación del espacio físico, la calidad de servicio de transporte, el fortalecimiento del comercio, la participación de operadores idóneos, técnicos y económicamente fuertes, con la garantía de su responsabilidad frente a los organismos internacionales, las autoridades competentes, los generadores de cargas y los usuarios, no parecería de fácil concreción, habida cuenta las realidades diferentes que se pueden apreciar en ambas subregiones, y asimismo, la significativa extensión del espacio físico, que cuanto más extenso aparece, hace que incida desfavorablemente en el transporte terrestre como modo integrativo. [23].

En cambio, una alternativa referida a la articulación de los sistemas vigentes, partiendo del hecho de que se reconozca la validez de los cuerpos normativos de ambas subregiones, manteniendo la vigencia y la validez de las normas propias de sus respectivos ámbitos geográficos, pero promoviendo la armonización en aquellos aspectos que puedan resultar relevantes parece tener mayor probabilidad de concreción.

En lo que respecta al MERCOSUR, cabe señalar que a través del Tratado de Asunción, suscripto el 26 de marzo de 1991 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, los Estados partes decidieron constituir un mercado común, que se denomina "Mercado Común del Sur"[24], pretendiendo plasmar un proceso de integración a nivel regional que abarca aspectos políticos, jurídicos y económicos, a fin de procurar la consecución de dicho mercado común que repercuta incluso con relación a indicadores externos respecto de terceros estados.

Los propósitos estaban referidos a la libre circulación de bienes, servicios y factores de producción, al establecimiento de un arancel común y a la elaboración de una política comercial común[25]. Se trata de un acuerdo internacional tendiente a la integración de las economías de los Estados Parte que puede ser calificado, además, de "subregional",

Son fuentes jurídicas del MERCOSUR: a) El Tratado de Asunción, sus protocolos e instrumentos adicionales o complementarios; b) Los acuerdos celebrados en el marco del MERCOSUR; c) Las Decisiones de los órganos del MERCOSUR incluidas las dictadas durante el período de transición (desde la creación del MERCOSUR hasta la entrada en vigencia del Protocolo de Ouro Preto).

---

[23] SALAZAR MONTOYA, Jaime, Exposición en el "SEMINARIO INTERNACIONAL: APERTURA E INTEGRACIÓN". Santiago, República de CHILE, 1998

[24] Por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – CHILE, celebrado en Potrero de Funes, Provicia de San Luis, República Argentina el 25/6/96 y por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – BOLIVIA, celebrado en Fortaleza, Brasil el 17/12/96, se convino la asociación de dichos países con el MERCOSUR.

[25] ANDORNO, Luis Orlando "ASPECTOS JURIDICOS Y ECONOMICOS DEL MERCOSUR (TRATADO DEL MERCADO COMUN DEL CONO SUR (ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY, URUGUAY)". Zeus, 10 de febrero de 1992.

El MERCOSUR tiene "personalidad jurídica de Derecho Internacional". Las "decisiones" de los órganos del MERCOSUR , serán tomadas por consenso y con la presencia de todos los Estados Partes[26].

La incorporación al ordenamiento jurídico de cada Estado Parte de la normativa Mercosur tiene lugar a través de leyes, decretos del Poder Ejecutivo, resoluciones ministeriales y otros actos de organismos autónomos. La más utilizada en los distintos países para poner en vigencia los compromisos del ámbito MERCOSUR, ha sido la que está a cargo del Ejecutivo. Se ha entendido, asimismo, que si la normativa MERCOSUR corresponde a materias de la competencia del Poder Ejecutivo, o a las delegadas por éste en sus ministerios, o a la competencia de organismos con facultades para aprobar reglamentos vinculantes, el dictado del acto pertinente (decreto, resolución, disposición, etc.), es suficiente para hacer efectiva su incorporación al orden jurídico interno.

Si en cambio, la norma fuera una disposición que tuviese la naturaleza de un tratado internacional, (en el MERCOSUR por lo general se denominan Protocolos o Acuerdos), se debe dar cumplimiento a los recaudos constitucionales de cada uno de los países, y por lo tanto deberían ser aprobados por los poderes legislativos y ratificados por los poderes ejecutivos, debiendo reunir el número mínimo de ratificaciones exigidas para entrar en vigencia.

Por otra parte, hay normativa MERCOSUR que entra en vigencia a través de la protocolización en la ALADI como acuerdos de alcance parcial independientes, conforme al artículo 7° del Tratado de Montevideo de 1980, o como protocolos adicionales a acuerdos ya existentes.

El acuerdo que resulta del propio Tratado de Asunción se protocolizó en ALADI como Acuerdo de Complementación Económica N° 18. También con relación a los Acuerdos de complementación Económica entre el MERCOSUR y Bolivia y el correspondiente a MERCOSUR y Chile, se protocolizaron como ACE 35 y ACE 37.

Las normas del MERCOSUR no tienen eficacia directa e inmediata, sino que deben ser incorporadas a los ordenamientos jurídicos nacionales, a diferencia de lo que ocurre en el derecho comunitario de la Unión Europea, que se integra de pleno derecho en los estados, adquiriendo plena vigencia sin necesitar ninguna formula especial de introducción (art. 189 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, firmado en Roma el 25 de marzo de 1957).

La gran dificultad para la incorporación de la normativa MERCOSUR es la ausencia de plazos para incorporarla, lo que atenta contra el deber de hacerlo en forma eficaz y oportuna.

Se puede concluir que el sistema de aplicación de normas del MERCOSUR presenta serias deficiencias, lo cual debería ser revertido en aras de la seguridad jurídica de los particulares, por lo que resultaría necesario una revisión de la normativa actual, con el objeto de fijar reglas claras respecto de la internalización, vigencia y aplicación de las normas emanadas de los órganos del MERCOSUR en los Estados Parte. Sobre ello se volverá mas adelante.

[26] El término "Decisiones" es omnicomprensivo de las Decisiones tomadas por el Consejo del Mercado Común, de las Resoluciones del Grupo Mercado Común y de las Directivas o Propuestas de la Comisión de Comercio del MERCOSUR.

En la órbita del Mercado Común, y más exactamente en el ámbito del Grupo Mercado Común funciona el Subgrupo de Trabajo Nº 5: *"Transporte Terrestre", luego denominado "Transporte e Infraestructura" y posteriormente "Transporte"*. En dicho ámbito -en lo que respecta al transporte por automotor- la actividad de negociación estuvo referida, en especial al estudio de asimetrías; al intercambio de información vinculada a la red básica de servicios de tal naturaleza en la región; a la armonización de la normativa en el ámbito del MERCOSUR, en materia de inspección técnica vehicular, aptitud psicofísica y capacitación del personal de conducción, al establecimiento de normativas referidas al transporte multimodal de mercancías y al transporte de mercancías peligrosas, a la facilitación del transporte en zonas de frontera promoviéndose los controles integrados, entre otros temas de significación.

En la Reunión de Brasilia que tuvo lugar durante los días 13 y 14 de mayo de 1991, con la participación de las delegaciones de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, las cuatro delegaciones concordaron en que la tarea a realizarse en el Subgrupo Nº 5 debía estar orientada a profundizar la integración del transporte terrestre en los estados parte, teniendo como filosofía básica la liberación progresiva del sector, fundada en los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio, según se define en el Tratado de Asunción.

Al cabo de casi diez años, en la XVII Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5, se evaluaron las actividades desarrolladas por dicho Subgrupo, concluyendo que el resultado objetivo de la misma si bien fue positivo, "...no exime de señalar aquellas tareas donde a pesar de los esfuerzos realizados, no fue posible alcanzar los resultados esperados".

Se señalaron como logros: a) el Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas; b) la Resolución GMC N° 58/94 (Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR); c) Pesos y dimensiones de vehículos en el ámbito del MERCOSUR; y d) el Acuerdo sobre el Transporte Multimodal de Mercancías.

Con respecto a los *principios generales de acceso a la profesión de transportista*, y a través de la Resolución 58 del 4 de Noviembre de 1994 el GRUPO MERCADO COMÚN aprobó tales y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR. Dicha resolución fue internalizado por Argentina (no necesita adopción de medidas legales para la internalizacion), y Uruguay (decreto N°.37/996 del 7/2/96).No se tiene antecedentes en cuanto a que Brasil y Paraguay la hubiesen internalizado

Por Decisión N° 2 del CMC (Buenos Aires - 5 de Agosto de 1994), se aprobó el Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, mientras que por la Decisión N° 8 del CMC (Montevideo - 15 de Diciembre de 1997), se aprobó el régimen de Infracciones y Sanciones aplicables al transporte terrestre de mercancías peligrosas (ambos cuerpos normativos aun no han sido internalizados por los países miembros.

En lo que respecta al *transporte multimodal* merece citarse la Decisión N° 15 del CMC (Ouro Preto - 17 de Diciembre de 1994), por la que se aprueba el Acuerdo sobre Transporte multimodal entre los Estados Partes del MERCOSUR. Fue protocolizado ante la Asociación Latinoamericana de Integración como Acuerdo de Promoción comercial N° 8 (ALADI/AAP/PC8).

Asimismo, se indicó que se habían logrado avances y se suscribieron acuerdos sobre: a) Inspección Técnica Vehicular; b) Régimen de sanciones e infracciones en el Transporte de Mercancías Peligrosas; c) Facilitación en el funcionamiento de los pasos de frontera de los Estados Parte del MERCOSUR; d) Exoneración de los costos en el transporte de bienes culturales dentro del MERCOSUR; e) Red básica de infraestructura vial de la Región ;e) Coordinación con los objetivos de la "Iniciativa del Transporte para el Hemisferio Occidental (ITHO); e i) Redacción de los "Anexos de Transporte" adjuntados al Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios del MERCOSUR, que fue considerada como una de las tareas más importantes que debió afrontar el Subgrupo.

Respecto del Protocolo sobre Comercio de servicios del MERCOSUR, el mismo fue aprobado a través de la Decisión CMC Nº 13/97. A su vez, por la Decisión CMC N° 9/98, se aprueban los Anexos al Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, sobre la base de las recomendaciones efectuadas por el Subgrupo de Trabajo Nº 5 (X Reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5, celebrada en Buenos Aires (R.A.) durante los días 22, 23 y 24 de abril de 1998) Dicho Protocolo contiene un conjunto de obligaciones y normas que prevé compromisos específicos sobre accesos al mercado, cláusula de nación más favorecida y trato nacional que no siempre se concilian con el marco regulatorio actual del Sector Transporte.

En lo que se relaciona con el *control integrado en frontera*, cabe destacar que por Decisión N° 4 del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN de fecha 29 de Junio de 2000, se modifica el Acuerdo de Recife, conforme a lo siguiente:

a) Los funcionarios competentes de cada país ejercerán, en el Área de Control Integrado, sus respectivos controles aduaneros, migratorios, sanitarios y de transporte. A tales efectos deberá considerarse que:

La jurisdicción y la competencia de los organismos y funcionarios del País Limítrofe se considerarán extendidas a dicha Área.

Los funcionarios de ambos países se prestarán ayuda para el ejercicio de sus respectivas funciones en dicha Área, a los efectos de prevenir e investigar las infracciones a las disposiciones vigentes, debiendo comunicarse, de oficio o a solicitud de parte, cualquier información que pueda ofrecer interés para el servicio.

El País Sede se obliga a prestar su cooperación para el ejercicio pleno de todas las funciones antedichas y, en especial, al traslado de personas y bienes hasta el límite internacional, a los fines de su sometimiento a las leyes y a la jurisdicción de los tribunales del País Limítrofe, en cuanto correspondiere.

b) Deberá considerarse, a los efectos del control aduanero, como extensión del Área de Control Integrado, a la vía terrestre, establecida de conformidad entre los Estados Partes, comprendida entre las instalaciones del Área de Control Integrado y el Punto de Frontera.
c) Todos los procedimientos relativos a los controles aduaneros, migratorios, sanitarios y de transporte, deberán ejecutarse exclusivamente en el Área de Control Integrado.

Dicha norma fue internalizada por Argentina, (Resolución N° 8/94 de la ANA; Brasil: Decreto N°. 1765/95, del 28/12/95, Uruguay: Decreto N°. 305/86, Fecha: 09/06/86).

Entre los temas sobre los que no se pudo avanzar se señalaron, en cuanto al transporte terrestre los siguientes: a) Eliminación de asimetrías tributarias que afectan directamente al transporte internacional; b) Falta de acuerdo en cuanto al establecimiento de requisitos para los exámenes psicofísicos previo al otorgamiento de la Licencia de conducir; y c) Implementación e internalización de los acuerdos suscriptos, como lo es el caso de la Resolución GMC N° 117/94 sobre Transporte de encomiendas y correspondencia;

Se afirmó que no se pudieron lograr otros avances, no solo por el funcionamiento del SGT N° 5, sino a la falta de cumplimiento de los países con los mandatos que emanaban del propio GMC, admitiendo que en algunos casos ese incumplimiento fue producto de la complejidad de las distintas jurisdicciones o competencias nacionales que concurren a la toma de decisiones.

En función de todo ello se acordaron los siguientes objetivos: a) Centrar las tareas del Subgrupo en los temas multilaterales; b) Iniciar para el próximo quinquenio la compatibilización y diseño de una Política Común de Transporte para el MERCOSUR; c) Asumir el compromiso de proponer el temario y Plan de Acción con el cronograma a ser desarrollado durante el período 2000/2005; d) Establecer como prioritaria la fijación de Políticas de Transporte a nivel Regional, para facilitar la integración en un marco de regionalismo abierto, incorporando en el período el tratamiento del transporte con una visión global e integradora; e) Enfatizar la importancia de la infraestructura como elemento vital de la integración física para el cumplimiento de los objetivos anteriores.

Los temas que aun se encuentran en análisis, para el período 2000-2005, referidos al transporte por carretera, son:

a) Vigencia y perfeccionamiento de acuerdos y reglamentaciones: 1. Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre. 2. Acuerdo sobre contrato de transporte y responsabilidad civil del transportador en el transporte carretero de mercancías entre los países del cono sur (CRT). Su implantación. 3. Acuerdo para la facilitación del Transporte multimodal de mercancías. Su implantación. 4. Acuerdo para la facilitación del transporte de productos peligrosos en el MERCOSUR. (instrumentación y aplicación de la fiscalización, instrumentación y aplicación de las normas de utilización de equipos y embalajes, actualización de normas técnicas). 5. Normas para el transporte de encomiendas y correspondencia en ómnibus de línea regular habilitados para viajes internacionales. Su implantación.
b) Instrucción del GMC para elevar una propuesta de definición armonizada o de reglamentación complementaria del concepto de leasing/arrendamiento mercantil del A.T.I.T. y especialmente las características exigibles para las cooperativas para el transporte internacional terrestre conforme a la Resolución GMC N° 58/94.
c) Atenuación de asimetrías vinculadas al transporte terrestre (identificación de asimetrías vinculadas directamente al transporte).
d) Seguridad en el transporte.
e) Facilitación fronteriza: Promover la cooperación entre los diferentes organismos que interviene en las fronteras, para simplificar los procedimientos de control y facilitar el tránsito.
f) Inspección técnica vehicular. Completar y promover su implantación
g) Requisitos para el otorgamiento de la Licencia profesional para conducir.
h) Límite de responsabilidad civil contractual en el transporte internacional de pasajeros.

Con respecto a la cuestión vinculada a las ***asimetrías,*** cabe señalar que se trataron aquellas que se relacionan directamente con la operatoria del sector transporte, así como también aquellas otras que se derivan de componentes externos ajenos al sector. En virtud de ello se elevaron las Recomendaciones MERCOSUR/SGT/Nº5/Rec. Nº 2/92 y MERCOSUR/SGT/Nº5/Rec. Nº 3/92, coincidiendo que la elevación de antecedentes y resúmenes era la culminación de una primera etapa de identificación de asimetrías, tema este de fundamental importancia para la integración regional en materia de transporte.

En cuanto a los aspectos operativos del tránsito aduanero internacional se evidenció la necesidad de preservar por todos los medios, el establecimiento del tránsito aduanero de mercancías a través de un tercer país, sin otro requisito que no fuera el registro en el Manifiesto Internacional de Cargas y la Declaración de Tránsito Aduanero –mas tarde transformados en el documento MIC/DTA-, sujeto a intervención de las aduanas de entrada y salida del país transitado, pero sin otra intervención fiscal. Este procedimiento, sustituyó al seguro de caución y acompañamiento del vehículo durante el tránsito, eliminando las cargas financieras que ello significaba.

El tratamiento del derecho internacional conforme las disposiciones constitucionales de los países del Cono Sur. Antecedentes constitucionales de los países de América del Sur respecto de las siguientes materias: Integración, Fronteras, Comercio nacional e internacional, Transporte, Infraestructura vial, usuarios.

República Argentina

La Constitución de la Nación Argentina, consagra para su gobierno la forma representativa republicana y federal.[27].-

El gobierno federal tiene a su cargo las relaciones exteriores, estableciendo vinculos de paz y comercio con las potencias extranjeras, a través de tratados encuadrados en el marco del derecho público. Dichos tratados constituyen, junto con la Constitución y las leyes dictadas en cu consecuencia, la ley suprema de la Nación, teniendo jerarquía superior a las leyes. El Congreso tiene la atribución de aprobar o desechar los tratados concluidos con las demás naciones.[28]

Sobre la base del Artículo 31 de su Constitución[29], la interpretación fue por mucho tiempo, uniforme en el sentido de que resultaba aplicable el criterio dualista, en función del cual regía el orden consagrado en ella (Constitución – leyes – tratados), en donde se da la supremacía de las dos primeras por sobre los últimos. Además se entendía como de ineludible necesidad el dictado de una ley para convertir un tratado internacional en derecho interno vigente y aplicable.

En 1963, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia varió su posición, abandonando el dualismo rígido por una regla más flexible, al aplicar el criterio interpretativo resumido en el principio *lex posterioris derogat lex prioris,* aunque manteniendo siempre el requisito de la incorporación del tratado al derecho interno por

[27] Artículo 1
[28] Artículos 27, 31 y 75, inciso 22.
[29] Constitución Nacional de la República Argentina, Artículo 31 "Esta Constitución, las leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten y los tratados con las potencias extranjeras son la ley suprema de la Nación; y las autoridades de cada provincia están obligadas a conformarse a ellas, no obstante cualquiera disposición en contrario que contengan las leyes o constituciones provinciales..."

ley del Congreso.[30] En 1992 el mismo Tribunal introdujo un cambio fundamental en la jurisprudencia, al reconocer la primacía del derecho internacional sobre el interno[31], lo que sirvió de sustento a otros fallos posteriores que consolidaron la tendencia con anterioridad a la sanción de la reforma constitucional de 1994[32].

Es por ello, que como consecuencia, de la mencionada evolución jurisprudencial que luego fuera recogida en el texto constitucional de 1994, los tratados y concordatos tienen jerarquía superior a las leyes, lo que significa que en caso de conflicto entre la norma del derecho internacional y la norma del derecho interno, ha de predominar la primera sobre la segunda. En el concepto de normas de derecho internacional cabe incluir no sólo a los tratados sino también a otras normas del derecho internacional (consuetudinarias o principios generales), que el Estado argentino reconoce, acepta y declara aplicables.[36]

En el Artículo 75, inciso 24 (referido también a las atribuciones del Poder Legislativo), se incluye el supuesto referido a la aprobación de los denominados tratados de integración que deleguen competencias y jurisdicción a organizaciones supraestatales en condiciones de reciprocidad e igualdad, y que respeten el orden democrático y los derechos humanos. Las normas dictadas en su consecuencia tienen jerarquía superior a las leyes.

En caso de que se trate de la aprobación de estos tratados con Estados de Latinoamérica requerirá la mayoría absoluta de la totalidad de los miembros de cada Cámara. En el caso de tratados con otros Estados, el Congreso de la Nación, con la mayoría absoluta de los miembros presentes de cada Cámara, declarará la conveniencia de la aprobación del tratado y sólo podrá ser aprobado con el voto de la mayoría absoluta de la totalidad de los miembros de cada Cámara, después de ciento veinte días del acto declarativo. La denuncia de dichos tratados de integración exigirá la previa aprobación de la mayoría absoluta de la totalidad de los miembros de cada Cámara.[37].

Asimismo, se consagra que no habrá otras aduanas que las nacionales, siendo el interior de la República libre de derechos la circulación y tránsito, de efectos de

---

[30] DE LA GUARDIA, Ernesto El Nuevo Texto Constitucional y los Tratados "El Nuevo Texto Constitucional y los Tratados", EL DERECHO Tomo 165 página 895, quien cita el *leading case "S.A. Martín y Cía Ltda.. c/ Administración General de Puertos s/ repetición de pago,* en el que se dijo: "Ambos -leyes y tratados- son igualmente calificados como 'ley suprema de la Nación', y no existe fundamento normativo para acordar prioridad de rango a ninguno... que rige, respecto de ambas clases de normas, en cuanto integrantes del ordenamiento jurídico interno de la República, el principio con arreglo al cual las posteriores derogan a las anteriores..." De modo que un tratado internacional podía ser derogado, por una ley del Congreso si ésta era posterior a aquél.

[31] Ekmekdjián, Miguel Ángel c/Sofovich, Gerardo y otros.

[32] Fibraca Constructora S.C.A. c/ Comisión Técnica Mixta de Salto Grande. Recurso de hecho" y "Hagelin Ragner c. Poder Ejecutivo Nacional s. Juicio de conocimiento".

[35] En dicho caso se advertía la colisión entre normas derivadas del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), concretamente el acuerdo nº 1 Argentina-Brasil del 30 de abril de 1983, con otras de derecho interno argentino. Allí se dijo que la aplicación por los órganos del Estado argentino de una norma interna que transfrede un tratado –además de constituir el incumplimiento de una obligación internacional- vulnera el principio de la supremacía de los tratados internacionales sobre las leyes internas, indicándose además, que el legislador no tiene atribución para modificar un tratado por una ley y si bien podría dictar una ley que prescribiese disposiciones contrarias a un tratado o que se hiciese imposible su cumplimiento, este acto del Poder Legislativo comportaría una trasgresión al principio de la jerarquía de las normas (art. 31 de la Constitución Nacional y sería un acto constitucionalmente inválido.

[36] DE LA GUARDIA, Ernesto "El nuevo texto..., cit., con cita a BIDART CAMPOS, Derecho Constitucionalo Bs. As. 1968, T.I., p. 69

[37] Artículo 75, inciso 24. El presidente de la Nación es quien concluye y firma tratados, concordatos y otras negociaciones requeridas para el mantenimiento de buenas relaciones con las organizaciones internacionales y las naciones extranjeras, recibe sus ministros y admite sus cónsules. (Artículo 99, inciso 11).

producción o fabricación nacional, al igual que las mercancías de toda clase despachadas por las aduanas exteriores. [38]

Por otra parte, se consagran dentro de la enumeración de los derechos individuales, -entre otros-, el de trabajar y ejercer toda industria lícita, el de navegar y comerciar, el de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio (Artículo 14). Tales derechos también se hacen extensivos a los extranjeros (Artículo 20).

Ademas, cabe señalar que en el Artículo 42 del texto constitucional se establece que los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno, estableciéndose también que las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

En lo relativo a la materia del transporte, cabe hacer referencia al Artículo 75, inciso 13 que incluye entre las atribuciones del Congreso, la de reglar el comercio con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí.

Dicha "cláusula comercial" – cuyo antecedente es la Constitución de los Estados Unidos - más exactamente el artículo I, Secc. VIII, Cláusula 3º de la misma- está referida al comercio internacional e interprovincial, el cual ha sido interpretado como intercambio, comunicación, movimiento, transporte, comprendiendo en consecuencia todos los medios por los cuales éste se realiza. Vale decir, que el transporte no sino un elemento que integra el concepto de comercio, y que en el caso de trascender las fronteras, queda sujeto al poder del Gobierno Federal.

Paralelamente a ello, también resulta ser atribución del parlamento lo relativo a:

Legislar en materia aduanera, estableciendo los derechos de importación y exportación (inciso 1º); arreglar definitivamente los límites del territorio de la Nación, fijar los de las provincias, crear otras nuevas, y determinar por una legislación especial la organización, administración y gobierno que deben tener los territorios nacionales, que queden fuera de los límites que se asignen a las provincias (inciso 15); proveer a la seguridad de las fronteras (inciso 16); y proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo (inciso 18).

En lo que se refiere a las provincias, las mismas podrán celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno federal o el crédito público de la Nación, todo ello con conocimiento del Congreso Nacional[39].

[38] **Artículos 9º, 10 y 11**
[39] **Artículo 124.**

República de Bolivia

La República de Bolivia está constituida como un estado unitario, adoptado para su gobierno la forma democrática representativa, fundada en la unión y la solidaridad de todos los bolivianos. [40]

La Constitución Política del Estado es la ley suprema del ordenamiento jurídico nacional, y como consecuencia de ello, los principios, garantías y derechos reconocidos por la Constitución no pueden ser alterados por las leyes que regulen su ejercicio ni necesitan de reglamentación previa para su cumplimiento.[41]

En lo atinente a las relaciones internacionales, el Presidente de la República es quien conduce las relaciones exteriores, nombra a los funcionarios diplomáticos y consulares, admite a los funcionarios extranjeros en general, negocia y concluye los tratados con las naciones extranjeras y el que está facultado para modificarlos.[42]

Por su parte, el Poder Legislativo entre otras atribuciones, está facultado para: [43]

- Aprobar los tratados, concordatos y convenios internacionales.
- Ejercitar influencia diplomática sobre actos no consumados o compromisos internacionales del Poder Ejecutivo.
- Permitir el tránsito de tropas extranjeras por el territorio de la República, determinando el tiempo de su permanencia.
- Autorizar la salida de tropas nacionales del territorio de la República, determinando el tiempo de su ausencia.

La constitucionalidad de tratados o convenios con gobiernos extranjeros u organismos internacionales, está cargo -en cuanto a su conocimiento y resolución- del Tribunal Constitucional, que es independiente y está sometido a la Constitución.[44]

En lo que respecta al ejercicio de los derecho individuales, el texto constitucional consagra el ejercicio –entre otros de los siguientes derechos-, conforme a leyes que reglamentan su ejercicio: [45]

- A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita, en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo;
- A ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional;

Se establece, además que el régimen económico debe propender al fortalecimiento de la independencia nacional y al desarrollo del país mediante la defensa y el aprovechamiento de los recursos naturales y humanos en resguardo de la seguridad del Estado y en procura del bienestar del pueblo boliviano[46] , no permitiéndose la acumulación privada de poder económico en grado tal que ponga en peligro la independencia económica del Estado. [47]

El Estado podrá regular, mediante ley, el ejercicio del comercio y de la industria, cuando así lo requieran, con carácter imperioso, la seguridad o necesidad públicas,

[40] **Artículo 1°.**
[41] **Artículos 228 y 229.**
[42] **Artículo 96, incisos 2° y 3°.**
[43] **Artículo 59, incisos 12, 13, 15 y 16.**
[44] **Artículos 119, incisos I y VII, apartado 9°.**
[45] **Artículo 7°, incisos d) y g).**
[46] **Artículo 133.**
[47] **Artículo 134.**

pudiendo en estos casos asumir la dirección superior de la economía nacional. Esta intervención se ejercerá en forma de control, de estímulo o de gestión directa. [48]

En esa línea de pensamiento se posibilita que el Poder Ejecutivo -con cargo de aprobación legislativa por el Congreso, pueda establecer el monopolio fiscal de determinadas exportaciones, siempre que las necesidades del país así lo requieran. [49]

En la Constitución de la República de Bolivia, no se advierte una previsión expresa en cuanto al desenvolvimiento del comercio internacional y por ende todo lo relativo al desarrollo del transporte y sus elementos coadyuvantes.

República Federativa del Brasil

La República Federativa del Brasil está formada por la unión indisoluble de los Estados, municipios y el Distrito Federal. Es un estado democrático que está basado en los siguientes fundamentos: [50]

- La soberanía;
- La ciudadanía;
- La dignidad de la persona humana;
- Los valores sociales del trabajo y de la libre iniciativa;
- El pluralismo político;

Todo el poder emana del pueblo, que lo ejerce por medio de representantes elegidos directamente en los términos de la Constitución.

En el Artículo 4º se establece que la República Federativa del Brasil procurará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América latina, con miras a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones.

La República Federativa del Brasil se rige en sus relaciones internacionales por los siguientes principios: [51]:

- Independencia nacional;
- Prevalencia de los derechos humanos ;
- Autodeterminación de los pueblos;
- No intervención;
- Igualdad entre los Estados;
- Defensa de la paz;
- Solución pacífica de conflictos;
- Repudio al terrorismo y al racismo;
- Cooperación entre los pueblos para el progreso de la humanidad;
- Concesión de asilo político.

También en el texto constitucional se establece que la República Federativa del Brasil buscará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina, tendiente a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones.

---

[48] **Artículo 141**
[49] **Artículo 142.**
[50] **Artículo 1°.-**
[51] **Artículo 2º.**

No obstante, es también necesario remarcar que ni la Constitución de ese país ni su jurisprudencia, reconocen supremacía de los tratados internacionales respecto del derecho interno.

En el Artículo 21[52] se señalan entre las competencias que corresponden a la Unión, las siguientes:

- Mantener relaciones con los Estados extranjeros y participar de organizaciones internacionales.
- Explotar en forma directa o mediante autorización, concesión o permiso, los servicios de transporte automotor interestadual e internacional de pasajeros.

Asimismo, la Unión es competente para legislar, entre otras materias, sobre:[53]

- Comercio exterior e interestadual;
- Tránsito y transporte;
- Migraciones e inmigraciones, extradición y expulsión de extranjeros; Implantar una política de educación para seguridad del tránsito;

Como se advierte, en lo que se refiere a las relaciones internacionales, se prevé la interrelación con los otros estados y la participación en organizaciones internacionales, siendo competencia del Congreso lo atinente a resolver definitivamente sobre tratados, acuerdos u otros actos internacionales de los que se deriven encargos o compromisos gravosos para el patrimonio nacional [54]. Cabe recordar que las relaciones con los Estados extranjeros las mantiene el Presidente de la República, quien se encuentra facultado para celebrar tratados, convenciones y actos internacionales, sujetos a la aprobación del Congreso Nacional.[55] También corresponde al Congreso disponer en lo relativo a límites del territorio nacional, espacio aéreo y marítimo y bienes del dominio de la Unión.[56]

Asimismo, al igual que en el caso de la República Argentina, se incluye entre las facultades del Estado Nacional, la de reglar el comercio entre los estados y el de carácter internacional.

El transporte y el tránsito, son materias que aparecen indicadas en forma expresa sobre las que la Unión ejerce la competencia. Incluso adquiere rango constitucional, la posibilidad de que el transporte sea explotado directamente por el Estado.

República de Colombia

La República de Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general. [57]

La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por medio de sus representantes, en los términos

[52] **Según la redacción dada por la Enmienda Constitucional 19/98 - D.O.U. 05.06.98.**
[53] **Artículo 22.**
[54] **Artículo 49, según la redacción dada por la Enmienda Constitucional 19/98 - D.O.U. 05.06.98.**
[55] **Artículo 76, incisos VII y VIII.**
[56] **Artículo 48, Inciso V según la redacción dada por la Enmienda Constitucional 19/98 - D.O.U. 05.06.98.**
[57] **Artículo 1°.**

que la Constitución establece. [58]

La Constitución es considerada norma de normas. [59]En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales, lo que equivale decir que la supremacía constitucional es absoluta.

Como principio general se consagra que la enunciación de los derechos y garantías contenidos en la Constitución y en los convenios internacionales vigentes, no debe entenderse como negación de otros que, siendo inherentes a la persona humana, no figuren expresamente en ellos. [60]

Asimismo, se consagra el derecho de circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.[61] Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular.

Las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia. De igual manera, la política exterior de Colombia se orientará hacia la integración latinoamericana y del Caribe. [62]

Los tratados, para su validez, deben ser aprobados por el Congreso. Sin embargo, el Presidente de la República podrá dar aplicación provisional a los tratados de naturaleza económica y comercial acordados en el ámbito de organismos internacionales, que así lo dispongan. En este caso tan pronto como un tratado entre en vigor provisionalmente, deberá enviarse al Congreso para su aprobación. Si el Congreso no lo aprueba, se suspenderá la aplicación del tratado. Asimismo, el Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional. [63]

A su vez, también el Estado promoverá la integración económica, social y política con las demás naciones y especialmente, con los países de América Latina y del Caribe mediante la celebración de tratados que, sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad, creen organismos supranacionales, inclusive para conformar una comunidad latinoamericana de naciones. [64]

Los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles y garantías que se conceden a los colombianos. [65]

Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación, los que solamente podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente

---

[58] Artículo 3°.
[59] Articulo 4°.
[60] Articulo 94.
[6161] Articulo 24
[62] Articulo 9°. Asimismo ya en el Preámbulo de la Constitución se hace expresa al compromiso a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana.
[63] Artículos 224 y 226.
[64] Articulo 227.
[65] Artículo 100. No obstante, la ley podrá, por razones de orden público, subordinar a condiciones especiales o negar el ejercicio de determinados derechos civiles a los extranjeros o establecer limitaciones en cuanto al goce de las garantías concedidas a los nacionales. Los derechos políticos se reservan a los nacionales, pero la ley podrá conceder a los extranjeros residentes en Colombia el derecho al voto en las elecciones y consultas populares de carácter municipal o distrital.

ratificados por el Presidente de la República. [66]

Como se señaló precedentemente; corresponde al Congreso, entre otras facultades: [67].

- Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
- Aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional. Por medio de dichos tratados podrá el Estado, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, transferir parcialmente determinadas atribuciones a organismos internacionales, que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.
- Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos:

    a) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República;

    b) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas;

    c) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público;

    d) Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.

En cuanto al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa, le corresponde, entre otros, la atención de lo siguientes temas: [68].

- Dirigir las relaciones internacionales, nombrar a los agentes diplomáticos y consulares, recibir a los agentes respectivos y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso.
- Proveer a la seguridad exterior de la República, defendiendo la independencia y la honra de la Nación y la inviolabilidad del territorio; declarar la guerra con permiso del Senado, o hacerla sin tal autorización para repeler una agresión extranjera; y convenir y ratificar los tratados de paz, de todo lo cual dará cuenta inmediata al Congreso.

---

[66] Articulo 101. Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, y Santa Catalina, la Isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen.
También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.
[67] Articulo 150, incisos 3, 16, 19 y 25.
[68] Articulo 189, incisos 2 y 6.

En lo que se refiere a la actividad económica la misma y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común y las pautas que fije el Estado en la materia conforme a la intervención que le cabe como ya se indicara. El Estado, por mandato de la ley, debe impedir que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La empresa, tiene una función social que implica obligaciones. Se prevé asimismo que el Estado fortalezca las organizaciones solidarias y estimule el desarrollo empresarial.[69]

La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Esa intervención está prevista de modo imperativo, estableciéndose que lo hará por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía, con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. [70]

En la Constitución existe una consideración especial en lo relativo a las zonas de frontera, tanto terrestres como marítimas, pudiéndose fijar a través del instrumento legislativo, el establecimiento de normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrollo. [71]

Ese mismo principio rector se advierte en las disposiciones relativas a los servicios públicos, respecto de los que se dice que son inherentes a la finalidad social del Estado, representando un deber para el mismo, asegurar que su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Al igual que en el caso de la Republica Federativa del Brasil, los servicios públicos podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. El Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. [72]

A través de ley se determinará los deberes y derechos de los usuarios, el régimen de su protección y sus formas de participación en la gestión y fiscalización de las empresas estatales que presten el servicio. [73]

República de Chile

El Estado de Chile es unitario, su territorio se divide en regiones. Su administración es funcional y territorialmente descentralizada, o desconcentrada en su caso, en conformidad con la ley. [74]

En la Constitución se asegura a todas las personas: [75]

- El derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de la persona. La ley protege la vida del que está por nacer.
- La igualdad ante la ley. En Chile no hay persona ni grupo privilegiados.
- El respeto y protección a la vida privada y pública y a la honra de la persona y de su familia.

---

[69] Artículo 333. En el mismo igualmente se señala que por ley se delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación..
[70] Articulo 334.
[71] Artículo 337.
[72] Artículo 365.
[73] Artículo 369.
[74] Artículo 3° .
[75] Artículo 19, números 1, 2, 4, 7, 16, 21, 26.

- El derecho a la libertad personal y a la seguridad individual.
- Toda persona tiene derecho de residir y permanecer en cualquier lugar de la República, trasladarse de uno a otro y entrar y salir de su territorio, a condición de que se guarden las normas establecidas en la ley y salvo siempre el perjuicio de terceros;
- La libertad de trabajo y su protección.
- El derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen.
- El Estado y sus organismos podrán desarrollar actividades empresariales o participar en ellas sólo si una ley de quórum calificado los autoriza. En tal caso, esas actividades estarán sometidas a la legislación común aplicable a los particulares, sin perjuicio de las excepciones que por motivos justificados establezca la ley, la que deberá ser, asimismo, de quórum calificado;
- La seguridad de que los preceptos legales que por mandato de la Constitución regulen o complementen las garantías que ésta establece o que las limiten en los casos en que ella lo autoriza, no podrán afectar los derechos en su esencia, ni imponer condiciones, tributos o requisitos que impidan su libre ejercicio.

En lo que respecta a las relaciones internacionales, el Presidente de la República, está facultado para conducir las relaciones políticas con las potencias extranjeras y organismos internacionales, y llevar a cabo las negociaciones; concluir, firmar y ratificar los tratados que estime convenientes para los intereses del país, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Congreso.[76]

En función de ello, corresponde al Congreso, la aprobación o el rechazo de los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación. La aprobación de un tratado se someterá a los trámites de una ley. En el mismo acuerdo aprobatorio de un tratado, podrá el Congreso autorizar al Presidente de la República a fin de que, durante la vigencia de aquel, dicte las disposiciones con fuerza de ley que estime necesarias para su cabal cumplimiento.

Las medidas que el Presidente de la República adopte o los acuerdos que celebre para el cumplimiento de un tratado en vigor, no requerirán nueva aprobación del Congreso, a menos que se trate de materias que deben ser reguladas a través de una ley.[77]

El presidente tiene la facultad en cuanto a la iniciativa exclusiva respecto a la creación de nuevos servicios públicos.

En materia de control constitucional, le cabe al Tribunal Constitucional, ejercer el control de la constitucionalidad de las leyes orgánicas constitucionales antes de su promulgación y de las leyes que interpreten algún precepto de la Constitución.[78]

República de Ecuador

La República del Ecuador es un estado social de derecho, soberano, unitario, independiente, democrático, pluricultural y multiétnico. Su gobierno es republicano,

[76] **Artículo 32, inciso 17.**
[77] **Artículo 50, inciso 1°.**
[78] **Artículo 82, inciso 1°.**

presidencial, electivo, representativo, responsable, alternativo, participativo y de administración descentralizada.[79]

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es la base de la autoridad, que ejerce a través de los órganos del poder público y de los medios democráticos previstos en la Norma Fundamental.

El Ecuador en sus relaciones con la comunidad internacional**:**[80]

1. Proclama la paz, la cooperación como sistema de convivencia y la igualdad jurídica de los estados.
2. Condena el uso o la amenaza de la fuerza como medio de solución de los conflictos, y desconoce el despojo bélico como fuente de derecho.
3. Declara que el derecho internacional es norma de conducta de los estados en sus relaciones recíprocas y promueve la solución de las controversias por métodos jurídicos y pacíficos.
4. Propicia el desarrollo de la comunidad internacional, la estabilidad y el fortalecimiento de sus organismos.
5. Propugna la integración, de manera especial la andina y latinoamericana.

Rechaza, asimismo, toda forma de colonialismo, de neocolonialismo, de discriminación o segregación, reconoce el derecho de los pueblos a su autodeterminación y a liberarse de los sistemas opresivos.

Además, se dispone que podrá formar asociaciones con uno o más estados, para la promoción y defensa de los intereses nacionales y comunitarios.[81]

En materia de supremacía constitucional, se instituye que la Constitución prevalece sobre cualquier otra norma legal. Las disposiciones de leyes orgánicas y ordinarias, decretos–leyes, decretos, estatutos, ordenanzas, reglamentos, resoluciones y otros actos de los poderes públicos, deberán mantener conformidad con sus disposiciones y no tendrán valor si, de algún modo, estuvieren en contradicción con ella o alteraren sus prescripciones.[82]

Cualquier juez o tribunal, en las causas que conozca, podrá declarar inaplicable, de oficio o a petición de parte, un precepto jurídico contrario a las normas de la Constitución o de los tratados y convenios internacionales, sin perjuicio de fallar sobre el asunto controvertido.[83]

Entre los derechos que reconoce y garantiza el Estado, se puede citar -sin perjuicio de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales vigentes- lo que se indica a continuación: [84]

- El derecho a disponer de bienes y servicios, públicos y privados, de óptima calidad; a elegirlos con libertad, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.
- El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia. Los ecuatorianos gozarán de libertad para entrar y salir del Ecuador.

---

[79] **Constitución política de la Republica del Ecuador, Articulo 1°.**
[80] **Artículo 4°.**
[81] **Artículo 5°.**
[82] **Artículo 272.**
[83] **Artículo 274.-**
[84] **Artículo 23, incisos 7, 14, 16 y 18.**

En cuanto a los extranjeros, se estará a lo dispuesto en la ley. La prohibición de salir del país solo podrá ser ordenada por juez competente, de acuerdo con la ley.

- La libertad de empresa, con sujeción a la ley.
- La libertad de contratación, con sujeción a la ley.

Además se puede apreciar que tiene rango constitucional, la consagración de la responsabilidad civil del Estado y de las entidades seccionales autónomas por los daños y perjuicios causados a los habitantes, por su negligencia y descuido en la atención de los servicios públicos que estén a su cargo y por la carencia de servicios que hayan sido pagados.

Las personas que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables civil y penalmente por la prestación del servicio.

A través de ley se deben establecer los mecanismos de control de calidad, los procedimientos de defensa del consumidor, la reparación e indemnización por deficiencias, daños y mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos no ocasionados por catástrofes, caso fortuito o fuerza mayor, y –en su caso- las sanciones por la violación de estos derechos.[85]

En lo que respecta a las Autoridades del Gobierno, y las facultades que les cabe a las mismas, en lo relativo a las relaciones internacionales del Estado y demás contengencias que se derivan de ellas, es preciso señalar que el Congreso Nacional tiene la atribución de aprobar o rechazar los tratados internacionales, en los casos que corresponda.[86]

En tal sentido, aprobará o rechazará los siguientes tratados y convenios internacionales:[87]

1. Los que se refieran a materia territorial o de límites.
2. Los que establezcan alianzas políticas o militares.
3. Los que comprometan al país en acuerdos de integración.
4. Los que atribuyan a un organismo internacional o supranacional el ejercicio de competencias derivadas de la Constitución o la ley.
5. Los que se refieran a los derechos y deberes fundamentales de las personas y a los derechos colectivos.
6. Los que contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar alguna ley.

Con carácter previo debe solicitar dictamen al Tribunal Constitucional respecto a la conformidad del tratado o convenio con la Constitución.[88]

Las normas contenidas en los tratados y convenios internacionales, una vez promulgados en el Registro Oficial, formarán parte del ordenamiento jurídico de la República y prevalecerán sobre leyes y otras normas de menor jerarquía.[89]

En lo que respecta al Presidente de la República –con relación al tema que nos ocupa, el mismo tiene los siguientes, deberes:

---

[85] **Artículo 92.**
[86] **Artículo 130, inciso 7.**
[87] **Artículo 131.**
[88] **Artículo 162.**
[89] **Artículo 163.**

- Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los tratados y los convenios internacionales y demás normas jurídicas dentro del ámbito de su competencia.
- Definir la política exterior, dirigir las relaciones internacionales, celebrar y ratificar los tratados y convenios internacionales, previa aprobación del Congreso Nacional, cuando la Constitución lo exija.
- Velar por el mantenimiento de la soberanía nacional y por la defensa de la integridad e independencia del Estado.

Las competencias del gobierno central podrán descentralizarse, con excepción, entre otras de la dirección de la política exterior y las relaciones internacionales. [90]

La organización y el funcionamiento de la economía debe responder a los principios de eficiencia, solidaridad, sustentabilidad y calidad, a fin de asegurar a los habitantes una existencia digna e iguales derechos y oportunidades para acceder al trabajo, a los bienes y servicios: y a la propiedad de los medios de producción. [91]

Como objetivos permanentes de la economía se señalan, entre otros:[92]

- El desarrollo socialmente equitativo, regionalmente equilibrado, ambientalmente sustentable y democráticamente participativo.
- La conservación de los equilibrios macroeconómicos, y un crecimiento suficiente y sostenido.
- La participación competitiva y diversificada de la producción ecuatoriana en el mercado internacional.

Asimismo, corresponderla Estado en el sistema de Economía de Mercado le corresponde, entre otras cuestiones:[93]

- Promover el desarrollo de actividades y mercados competitivos. Impulsar la libre competencia y sancionar, conforme a la ley, las prácticas monopólicas y otras que la impidan y distorsionen.
- Emprender actividades económicas cuando lo requiera el interés general.
- Proteger los derechos de los consumidores, sancionar la información fraudulenta, la publicidad engañosa, la adulteración de los productos, la alteración de pesos y medidas, y el incumplimiento de las normas de calidad.

En lo que respecta al transporte, el Estado debe garantizar la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional o a través de él. A traves de la ley se debe regular el ejercicio de este derecho, sin privilegios de ninguna naturaleza.[94]

El Estado también ejercerá la regulación del transporte terrestre, aéreo y acuático y de las actividades aeroportuarias y portuarias, mediante entidades autónomas, con la participación de las correspondientes entidades de la fuerza pública.

---

[90] **Artículo 226.**
[91] **Artículo 242.**
[92] **Artículo 243.**
[93] **Artículo 244.**
[94] **Artículo 252.**

República del Paraguay.

La República del Paraguay es libre e independiente. Se constituye en Estado social de derecho, unitario, indivisible, y descentralizado en la forma que se establecen la Constitución y las leyes. Adopta para su gobierno la democracia representativa, participativa y pluralista, fundada en el reconocimiento de la dignidad humana. La soberanía reside en el pueblo, que la ejerce conforme con lo dispuesto en la Constitución [95]

Los habitantes pueden transitar libremente por el territorio nacional. El ingreso de los extranjeros sin radicación definitiva en el país será regulado por la ley, considerando los convenios internacionales sobre la materia. [96]

En la Norma Fundamental se dispone jerarquía, la Ley suprema de la República es la Constitución. Esta, los tratados, convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados, las leyes dictadas por el Congreso y otras disposiciones jurídicas de inferior jerarquía, integran el derecho positivo nacional en el orden de prelación preindicado.

Los tratados internacionales validamente celebrados, aprobados por ley del Congreso, y cuyos instrumentos de ratificación fueran canjeados o depositados, forman parte del ordenamiento legal interno con la jerarquía mencionada precedentemente. [99]

En sus relaciones internacionales, la República del Paraguay, acepta el derecho internacional y se ajusta a los siguientes principios: [100]

- la independencia nacional;
- la autodeterminación de los pueblos;
- la igualdad jurídica entre los Estados;
- la solidaridad y la cooperación internacional;
- la protección internacional de los derechos humanos;
- la libre navegación de los ríos internacionales;
- la no intervención, y
- la condena a toda forma de dictadura, colonialismo e imperialismo.

La República del Paraguay, en condiciones de igualdad con otros Estados, admite un orden jurídico supranacional que garantice la vigencia de los derechos humanos, de la paz, de la justicia, de la cooperación y del desarrollo, en lo político, económico, social y cultural. Dichas decisiones sólo podrán adoptarse por mayoría absoluta de cada Cámara del Congreso. [101]

En el Artículo 155, se consagra el principio de intangibilidad del territorio nacional, el que jamás podrá ser cedido, transferido, arrendado, ni en forma alguna enajenado, aún temporalmente, a ninguna potencia extranjera. Los Estados que mantengan relaciones diplomáticas con la República, así como los organismos internacionales de los cuales ella forma parte, sólo podrán adquirir los inmuebles necesarios para la sede de sus representaciones, de acuerdo con las prescripciones de la ley. En estos casos,

---

[95] **Artículos 1° y 2°.**
[96] **Artículo 41.**
[97] **Artículo 41.**
[98] **Artículo 137.**
[99] **Artículo 141.**
[100] **Artículo 143.**
[101] **Artículo 145.**

quedará siempre a salvo la soberanía nacional sobre el suelo.

La aprobación o rechazo de los tratados y demás acuerdos internacionales suscriptos por el Poder Ejecutivo corresponde al Congreso.[102]. Asimismo el Poder Legislativo tiene la atribución de autorizar, por tiempo determinado, concesiones para la explotación de servicios públicos nacionales, multinacionales o de bienes del Estado, así como para la extracción y transformación de minerales sólidos, líquidos y gaseosos; [103]

Asimismo, le cabe al Presidente de la República el ejercicio de las facultades que se señalan, que se vinculan directa o indirectamente con el objeto del presente análisis:[104]

- Representar al Estado y dirigir la administración general del país;
- Cumplir y hacer cumplir la Constitución y las leyes;
- El manejo de las relaciones exteriores de la República. En caso de agresión externa, y previa autorización del Congreso, puede declarar el Estado de Defensa Nacional o concertar la paz; negociar y firmar tratados internacionales; recibir a los jefes de misiones diplomáticas de los países extranjeros y admitir a sus cónsules y designar embajadores, con acuerdo del Senado;

En lo que se desprende al control de constitucionalidad, corresponde destacar que a la Sala Constitucional le corresponde conocer y resolver sobre la constitucionalidad de las leyes y de otros instrumentos normativos, declarando la inaplicabilidad de las disposiciones contrarias a Constitución en cada caso concreto. [105]

República del Perú

La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de la separación de poderes, lo que equivale a decir que su organización institucional descansa sobre las pautas del sistema republicano. El poder del Estado emana del pueblo. Quienes lo ejercen lo hacen con las limitaciones y responsabilidades que la Constitución y las leyes establecen.[106]
Entre los deberes del se hace referencia al establecimiento y ejecución de la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior.[107]
La Constitución prevalece sobre toda norma legal; la ley, sobre las normas de inferior jerarquía.[108]

El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre.[109]

---

[102] **Artículo 202, inciso 9.**
[103] **Artículo 202, inciso 11.**
[104] **Artículo 238, incisos 1, 2, y 7.**
[105] **Artículo 260, inciso 1°.**
[106] **Artículos 43 45.**
[107] **Artículo 44.**
[108] **Artículo 51.**
[109] **Artículo 54.**

Los tratados celebrados por el Estado y que se encuentren en vigor, forman parte del derecho nacional.[110]
Dichos tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:[111]

- Derechos Humanos.
- Soberanía, dominio o integridad del Estado.
- Defensa Nacional.
- Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución.

En las materias no contempladas precedentemente, el Presidente de la República puede celebrar o ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso en materias no contempladas. En todos esos casos, debe dar cuenta al Congreso. Cuando el tratado afecte disposiciones constitucionales debe ser aprobado por el mismo procedimiento que rige la reforma de la Constitución, antes de ser ratificado por el Presidente de la República. La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República, con cargo de dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere aprobación previa de éste.[112]

En lo que respecta a la participación del Estado con relación a la actividad económica, cabe señalar que dicho Estado –conforme al precepto constitucional- estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. La iniciativa privada es libre que se ejerce en una economía social de mercado. El Estado debe vigilar la libre competencia y combatir toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas.[113]

La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades.

La inversión nacional y la extranjera se sujetan a las mismas condiciones. La producción de bienes y servicios y el comercio exterior son libres. Si otro país o países adoptan medidas proteccionistas o discriminatorias que perjudiquen el interés nacional, el Estado puede, en defensa de éste, adoptar medidas análogas.[114]

Asimismo, también el Estado garantiza la defensa del interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.[115]

Además, también en lo que se refiere a los derechos individuales, resulta del caso señalar que toda persona tiene –entre otros- los siguientes derechos:[116]

---

[110] Artículo 55.
[111] Artículo 56.
[112] Artículo 57.
[113] Artículos 58, 59 y 61.
[114] Artículos 62 y 63.
[115] Artículo 65.
[116] Artículo 2°, incisos 11, 14 y 15.

- A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.
- A contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público.
- A trabajar libremente, con sujeción a ley.

República Oriental del Uruguay

Conforme se determina en su propia Constitución, la República Oriental del Uruguay es la asociación política de todos los habitantes comprendidos dentro de su territorio, y es y será para siempre libre e independiente de todo poder extranjero. [117]

La soberanía en toda su plenitud existe en la Nación, a la que compete el derecho exclusivo de establecer sus leyes. [118] La Nación adopta para su Gobierno la forma democrática republicana. Su soberanía será ejercida directamente por el Cuerpo Electoral en los casos de elección, iniciativa y referéndum, e indirectamente por los Poderes representativos que establece la Constitución; todo conforme a las reglas expresadas en la misma. [119]

En el párrafo 2º del Artículo 6º se establece: "que la República procurará la integración social y económica de los Estados Latinoamericanos. En lo que se refiere a los tratados internacionales que celebre la República se habrá de proponer la cláusula de que todas las diferencias que surjan entre las partes contratantes, serán decididas por el arbitraje u otros medios pacíficos. Se consagra asimismo que se procurará la integración social y económica de los Estados Latinoamericanos, especialmente en lo que se refiere a la defensa común de sus productos y materias primas. Además se propenderá a la efectiva complementación de sus servicios públicos.[120] Al margen de ello cabe, cabe señalar un precedente relativamente cercano de la Corte Suprema de Justicia del Uruguay, rechazó el principio de la supremacía del derecho internacional con respecto al derecho interno. En efecto el Tribunal de lo Contenciosoadministrativo de Uruguay rechazo la puesta en vigencia mediante esta vía del Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR (Decisión 15/94) produciendo una revisión de los procedimientos de puesta en vigencia de la normativa del Mercosur.[120]

En lo referente al ejercicio de los derechos individuales, se señala que:

Toda persona puede dedicarse al trabajo, cultivo, industria, comercio, profesión o cualquier otra actividad lícita, salvo las limitaciones de interés general que establezcan las leyes. [122]

Es libre la entrada de toda persona en el territorio de la República, su permanencia en

---

[117] Artículos 1° y 2°.
[118] Artículo 4°.
[119] Artículo 82.
[120] Artículo 6°. Y ARGERICH, Guillermo "Situación real de la incorporación y vigencia de la normativa MERCOSUR": Jurisprudencia Argentina, 14 de agosto de 1999, con cita a FRESNEDO de AGUIRRE, Cecilia, "La anulación del Acuerdo sobre transporte multmodal del MERCOSUR", nota a fallo en Revista de Derecho del MERCOSUR, La Ley, año 3 n°1, 1999, Pág. 304.
[121] Artículo 6°.
[122] Artículo 36.

él y su salida con sus bienes, observando las leyes y salvo perjuicios de terceros.[123]

Se prevé la intervención del Estado respecto del comercio exterior de la República, protegiendo las actividades productivas cuyo destino sea la exportación o que reemplacen bienes de importación. Toda organización comercial o industrial organizada en forma de trust debe estar el contralor del Estado.[124]

Asimismo el Estado impulsará políticas de descentralización, de modo de promover el desarrollo regional y el bienestar general.

Es competencia del Poder Legislativo, entre otras facultades, las siguientes:[125]

- Expedir leyes relativas a la independencia, seguridad, tranquilidad y decoro de la República; protección de todos los derechos individuales y fomento de la ilustración, agricultura, industria, comercio interior y exterior.
- Aprobar o reprobar por mayoría absoluta de votos del total de componentes de cada Cámara, los tratados de paz, alianza, comercio y las convenciones o contratos de cualquier naturaleza que celebre el Poder Ejecutivo con potencias extranjeras.

Por su parte el Poder Ejecutivo, en lo relativo a la materia en análisis tiene las siguientes atribuciones:[126]

- La conservación del orden y tranquilidad en lo interior, y la seguridad en lo exterior.
- Concluir y suscribir tratados, necesitando para ratificarlos la aprobación del Poder Legislativo.

República Bolivariana de Venezuela

La República Bolivariana de Venezuela es irrevocablemente libre e independiente. Son derechos irrenunciables de la Nación: la independencia, la libertad, la soberanía, la inmunidad, la integridad territorial y la autodeterminación nacional.[127]

La República Bolivariana de Venezuela se constituye en un Estado democrático y social de Derecho y de Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su actuación, la vida, la libertad, la justicia, la igualdad, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y en general, la preeminencia de los derechos humanos, la ética y el pluralismo político.[128]

Es un Estado federal descentralizado en los términos consagrados por la Constitución, y se rige por los principios de integridad territorial, cooperación, solidaridad, concurrencia y corresponsabilidad.[129]

---

[123] Artículo 37.
[124] Artículo 50.
[125] Artículo 83, incisos 3° y 7°.
[126] Artículo 168
[127] Artículo 1°.En el preámbulo de la Constitución se hace referencia a la promoción de la cooperación pacífica entre las naciones e impulsar y consolidar la integración latinoamericana de acuerdo con el principio de no intervención y autodeterminación de los pueblos, la garantía universal e indivisible de los derechos humanos, la democratización de la sociedad internacional, el desarme nuclear, el equilibrio ecológico y los bienes jurídicos ambientales como patrimonio común e irrenunciable de la humanidad;
[128] Artículo 2°.
[129] Artículo 4°.

La soberanía reside intransferiblemente en el pueblo, quien la ejerce directamente en la forma prevista en la Constitución y en la ley, e indirectamente, mediante el sufragio, por los órganos que ejercen el Poder Público.[130]

La Constitución es la norma suprema y el fundamento del ordenamiento jurídico. Todas las personas y los órganos que ejercen el Poder Público están sujetos a la misma Constitución.[131]

Los tratados celebrados por la República deben ser aprobados por la Asamblea Nacional antes de su ratificación por el Presidente o Presidenta de la República, a excepción de aquellos mediante los cuales se trate de ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República, aplicar principios expresamente reconocidos por ella, ejecutar actos ordinarios en las relaciones internacionales o ejercer facultades que la ley atribuya expresamente al Ejecutivo Nacional.

En los tratados, convenios y acuerdos internacionales que la República celebre, se insertará una cláusula por la cual las partes se obliguen a resolver por las vías pacíficas reconocidas en el derecho internacional o previamente convenidas por ellas, si tal fuere el caso, las controversias que pudieren suscitarse entre las mismas con motivo de su interpretación o ejecución si no fuere improcedente y así lo permita el procedimiento que deba seguirse para su celebración.

El territorio no podrá ser jamás cedido, traspasado, arrendado, ni en forma alguna enajenado, ni aun temporal o parcialmente, a Estados extranjeros u otros sujetos de derecho internacional. [132]

Los Estados extranjeros u otros sujetos de derecho internacional sólo podrán adquirir inmuebles para sedes de sus representaciones diplomáticas o consulares dentro del área que se determine y mediante garantías de reciprocidad, con las limitaciones que establezca la ley. En dicho caso quedará siempre a salvo la soberanía nacional.

Es responsabilidad del Estado lo atinente a establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración. Por una ley orgánica de fronteras se deben determinar las obligaciones y objetivos relativos al ejercicio de dicha responsabilidad.[133]

Todas las personas pueden dedicarse libremente a la actividad económica de su preferencia, sin más limitaciones que las previstas en la Constitución y las que establezcan las leyes, por razones de desarrollo humano, seguridad, sanidad, protección del ambiente u otras de interés social. El Estado promoverá la iniciativa privada, garantizando la creación y justa distribución de la riqueza, así como la producción de bienes y servicios que satisfagan las necesidades de la población, la libertad de trabajo, empresa, comercio, industria, sin perjuicio de su facultad para dictar medidas para planificar, racionalizar y regular la economía e impulsar el desarrollo integral del país. [134]

De acuerdo a lo establecido en la Constitución, no se permitirán monopolios, los que se declaran contrarios a los principios fundamentales de la Constitución. Constituye

[130] **Artículo 5°.**
[131] **Artículo 7°.**
[132] **Artículo 13.**
[133] **Artículo 15.**
[134] **Artículo 112.**

una conducta de tal naturaleza, cualquier acto, actividad, conducta o acuerdo de los y las particulares que tengan por objeto el establecimiento de un monopolio o que conduzcan, por sus efectos reales e independientemente de la voluntad de aquellos o aquellas, a su existencia, cualquiera que fuere la forma que adoptare en la realidad.

También es contraria a dichos principios el abuso de la posición de dominio que un particular, un conjunto de ellos o ellas o una empresa o conjunto de empresas, adquiera o haya adquirido en un determinado mercado de bienes o de servicios, con independencia de la causa determinante de tal posición de dominio, así como cuando se trate de una demanda concentrada. En todos los casos antes indicados, el Estado adoptará las medidas que fueren necesarias para evitar los efectos nocivos y restrictivos del monopolio, del abuso de la posición de dominio y de las demandas concentradas, teniendo como finalidad la protección del público consumidor, los productores y productoras y el aseguramiento de condiciones efectivas de competencia en la economía. [135]

También se garantiza el derecho de propiedad, en función de lo cual toda persona tiene derecho al uso, goce, disfrute y disposición de sus bienes. [136]

Todas las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de calidad, así como a una información adecuada y no engañosa sobre el contenido y características de los productos y servicios que consumen, a la libertad de elección y a un trato equitativo y digno. [137]

En materia de relaciones internacionales, las mismas responden a los fines del Estado en función del ejercicio de la soberanía y de los intereses del pueblo, las que se rigen por los principios de independencia, igualdad entre los Estados, libre determinación y no intervención en sus asuntos internos, solución pacífica de los conflictos internacionales, cooperación, respeto de los derechos humanos y solidaridad entre los pueblos en la lucha por su emancipación y el bienestar de la humanidad.[138]

La República debe promover y favorecer la integración latinoamericana y caribeña, en aras de avanzar hacia la creación de una comunidad de naciones, defendiendo los intereses económicos, sociales, culturales, políticos y ambientales de la región. Se admite la firma de tratados internacionales que conjuguen y coordinen esfuerzos para promover el desarrollo común de las naciones de la región, y que aseguren el bienestar de los pueblos y la seguridad colectiva de sus habitantes.

A tales fines se prevé la atribución a organizaciones supranacionales, mediante tratados, el ejercicio de las competencias necesarias para llevar a cabo estos procesos de integración.

En ese marco se privilegian las relaciones con Iberoamérica, procurando sea una política común de toda América Latina. Las normas que se adopten en el marco de los acuerdos de integración serán consideradas parte integrante del ordenamiento legal vigente y de aplicación directa y preferente a la legislación interna. [139]

Los tratados celebrados por la República deben ser aprobados por la Asamblea Nacional antes de su ratificación por el Presidente de la República, a excepción de aquellos mediante los cuales se trate de:

---

[135] **Artículo 113**
[136] **Artículo 115.**
[137] **Artículo 117.**
[138] **Artículo 152**
[139] **Artículo 153**

- ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República;
- aplicar principios expresamente reconocidos por ella;
- ejecutar actos ordinarios en las relaciones internacionales; o
- ejercer facultades que la ley atribuya expresamente al Ejecutivo Nacional. [140]

Asimismo se instituye la previsión de insertar una cláusula en los tratados, convenios y acuerdos que se celebren, referida a la solución de controversias por las vías pacíficas reconocidas en el derecho internacional o previamente convenidas por las partes. [141]

Es de la competencia del Poder Público Nacional, en lo atinente al tema en analisis: [142]

- La política y la actuación internacional de la República.
- La seguridad, la defensa y el desarrollo nacional.
- El régimen del comercio exterior y la organización y régimen de las aduanas.
- El régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y su infraestructura.
- El sistema de vialidad y de ferrocarriles nacionales.

En virtud de haberse consagrado el sistema federal, los Estados son entidades autónomas e iguales en lo político, con personalidad jurídica plena, y quedan obligados a mantener la independencia, soberanía e integridad nacional, y a cumplir y hacer cumplir la Constitución y las leyes de la República. [143]

El Poder Legislativo es ejercido por la Asamblea Nacional, la que tiene en lo que se refiere a la materia que nos ocupa, la atribución de aprobar por ley los tratados o convenios internacionales que celebre el Ejecutivo Nacional, salvo las excepciones consagradas en la Constitución.[144] En igual sentido le cabe al Presidente de la República:[145]

- Cumplir y hacer cumplir esta Constitución y la ley.
- Dirigir la acción del Gobierno.
- Dirigir las relaciones exteriores de la República y celebrar y ratificar los tratados, convenios o acuerdos internacionales.

El régimen socioeconómico de la República Bolivariana de Venezuela se fundamenta en los principios de justicia social, democratización, eficiencia, libre competencia, protección del ambiente, productividad y solidaridad, a los fines de asegurar el desarrollo humano integral y una existencia digna y provechosa para la colectividad.

El Estado conjuntamente con la iniciativa privada debe promover el desarrollo armónico de la economía nacional con el fin de generar fuentes de trabajo, alto valor agregado nacional, elevar el nivel de vida de la población y fortalecer la soberanía económica del país, garantizando la seguridad jurídica, solidez, dinamismo, sustentabilidad, permanencia y equidad del crecimiento de la economía, para garantizar una justa distribución de la riqueza mediante una planificación estratégica democrática participativa y de consulta abierta. [146]

Por último es oportuno citar la mención que se realiza en el texto constitucional, respecto de la atención de las fronteras que es considerada prioritaria en cuanto al

[140] **Artículo 154.**
[141] **Artículo 155.**
[142] **Artículo 156, incisos 1, 7, 15, 26 y 27.**
[143] **Artículo 159.**
[144] **Artículo 186, inciso 18.**
[145] **Artículo 236, incisos 1, 2 y 4.**
[146] **Artículo 299**

cumplimiento y aplicación de los principios de seguridad de la Nación. En función de ello, se establece una franja de seguridad de fronteras cuya amplitud, regímenes especiales en lo económico y social, poblamiento y utilización son derivados para su regulación a nivel legislativo, protegiendo de manera expresa los parques nacionales, el hábitat de los pueblos indígenas allí asentados y demás áreas bajo régimen de administración especial. [147]

Consideración general.

De toda la reseña efectuada, y analizados los distintos instrumentos constitucionales de los países, se advierte en mayor o menor medida, que en los mismos existe una constante en cuanto a señalar la importancia de las relaciones internacionales, la necesidad de promover acciones integradoras, la búsqueda de puntos de acuerdo que permitan una adecuada convivencia, desechando el conflicto y buscando una salida pacífica a toda controversia. Todo ello, sin contar lo que ha sido materia de tratamiento a nivel subregional, o bien en forma bilateral o bilateral , que ha dado lugar un profuso ordenamiento normativo internacional en donde se encontrarían contemplados un gran número de supuestos vinculados a la interrelación de los países, respecto de los temas referidos al comercio y al transporte, su desarrollo, desenvolvimiento y operación en el ámbito internacional. Tal vez, en lo que hay que prestar la mayor atención no es tanto en buscar el dictado de normas nuevas, sino más bien en armonizar las mismas, y por sobre todo en que su aplicación sea efectiva.

La relevancia de los acuerdos sectoriales. Antecedentes normativos regionales de América del Sur.

Integración

La integración en el contexto mundial, aparece como la expresión de un hecho dado en la actualidad, en virtud de la cual los estados nacionales van resignando porciones de soberanía en miras a llevar adelante experiencias integradoras, en un proceso que se muestra en un grado de desarrollo que pareciera irreversible, más aun si se tiene en cuenta el ejemplo dado en la situación europea, en donde se van sucediendo una serie de etapas hasta llegar al Tratado de la Unión Europea (Maastricht, 7 de febrero de 1992)[148].

En el ámbito de Latinoamérica dicho proceso, fue más complejo, lento y fragmentado. La diferencia fue encontrada en la teoría del desarrollo nacional inducido por un estado intervencionista por oposición a la postura de la existencia de mercados libres y abiertos.

Ello se debe a que resulta dificultoso incorporar la existencia de mercados libres y abiertos, con los conceptos de territorialidad, nacionalidad, desarrollo nacional, en donde estos aparecen como hitos que deben ser preservados de modo determinante.

Evidentemente, existen distintas posiciones y opciones que sugieren no emitir pronunciamientos categóricos y decisivos. No obstante ello, hoy día aparece como de suma importancia la cooperación entre los estados y la complementación económica,

---

[147] **Artículo 327.**

[148] **BARBARAN, Gustavo E. "Políticas de Fronteras e Integración" (Texto Completo del Capítulo incluido en el libro "La Política Internacional, el Derecho y el Territorio Nacional", 1998).**

por lo que la integración surge como una propuesta de singular importancia, que más allá de las controversias, se considera que la realidad ha demostrado la conveniencia de motorizar su progresivo desarrollo.

Se ha expresado que "...en la configuración de los procesos históricos, el factor geográfico actúa contingentemente para condicionar la acción del hombre", al cual le corresponde la decisión final de modificar su entorno. En función de ello, se concluye que: *"El Estado más firmemente constituido es aquél en que más lozanamente han germinado y persisten las tres facetas de la unidad (la jurídica, la antropojurídica y la físicogeográfica). La universalización de la vida internacional a que se asiste en nuestro tiempo presagia ciertamente no pocas restricciones en los conceptos vigentes sobre independencia de los Estados, y a este respecto no cabe dudar de que, en todo caso, las naciones que mejor hayan logrado consolidar su unidad interna, se hallarán más favorecidas en su participación en la cada vez más absorbente vida internacional"*[149].

El proceso de integración debe estar orientado al beneficio del conjunto social, sobre la base del concepto de interés nacional, que está determinado "por las tradiciones políticas y el contexto cultural global dentro del cual una nación formula su política exterior", dado que cualquier política exterior que opera con el patrón del interés nacional, debe hacer, necesariamente, alguna referencia a la entidad física, política y cultural que denominamos nación.[150]

Es entonces que un proceso de integración interestatal se justifica cuando todas las partes tienen la convicción de que con la unidad se obtiene un beneficio, tanto en el sentido de nación, como de todos los componentes que la integran.

En el marco de la integración es necesario hacer referencia a la política de fronteras. Como ya se señalara anteriormente, las fronteras satisfacen dos objetivos: uno general, derivado de su papel de borde del cuerpo nacional, y otro, de carácter particular, consecuencia de su situación geoambiental, que se cumplen mediante tres modos de acción: el de protección ("defender contra la presión externa"); el de aproximación ("acercar, estableciendo sólidos vínculos de convivencia"); el de proyección ("irradiar la propia personalidad e intereses sobre la zona lindera"). Además se incorporó un elemento novedoso al concepto de frontera, como es el de la cultura nacional, que también es necesario preservar, perfeccionar y desarrollar, ya que su ámbito específico hace a la cohesión interna de la sociedad. El elemento cultural posee un papel preponderante en la actividad fronteriza, pues resguarda valores propios a la vez que rescata los comunes de los pueblos colindantes sirviendo para la mutua comunicación, evitando de ese modo que tales espacios geográficos, representen “una zona de interferencia jurídico-política a la circulación de personas, bienes y demás factores de producción”. .[151]

Unas décadas atrás la integración fronteriza perseguía únicamente ventajas aduaneras; hoy día se busca el aprovechamiento de las ventajas geográficas y ambientales, y al fortalecimiento de vínculos sociales y culturales en beneficio recíproco, deshaciendo una etimología contradictoria.[152]

---

[149] DAUS, Federico, Geografía y Unidad Argentina. Buenos Aires, El Ateneo, 1978, citado por BARBARAN, Gustavo E., en “Políticas de Fronteras e Integración”.
[150] BARBARAN, Gustavo E. “Políticas... cit.
[151] BARBARAN, Gustavo E., cit, con cita a Juan E. Guglialmelli , Juan E., Argentina: "Política nacional y política de fronteras. Crisis nacional y problemas fronterizos", en Geopolítica del Cono Sur. Buenos Aires, El Cid, 1979.
[152] BARBARAN, Gustavo E. “Políticas... cit.

En virtud de lo expresado, se puede concluir que no resulta imposible compatibilizar la promoción de la integración regional, con la adecuada programación de políticas nacionales coherentes tendientes a fortalecer el interés de los estados en si mismos, y del conjunto social que forma parte de los mismos, lo cual puede generar, si es llevado a cabo racionalmente, un proceso de desarrollo a los países de Latinoamérica.

Para ello resultará necesario la paulatina adecuación de los ordenamientos jurídicos, sin que ello implique resignar aspectos de fondo que alteren la esencia de cada uno de los Estados. La flexibilización de los marcos jurídicos es recomendable, sin perjuicio de preservar el principio de identidad nacional.

Asimismo, resulta de interés señalar lo establecido por el Artículo 124 de la Constitución de la República Argentina[153], en virtud del cual se confiere a las provincias la facultad de "...*celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno federal o el crédito público de la Nación; con conocimiento del Congreso Nacional*..." Con relación a ello, se considera que tales convenios resultarían de utilidad en lo que se vincula a la integración social y cultural entre las naciones.

Un elemento de carácter adicional está dado por la intercomunicación informática, a través de la cual se brinden los datos necesarios para la celebración de acuerdos comerciales y demás requerimientos del proceso de integración. La experiencia europea del Comité de Regiones, en tal sentido, que incluye a los municipios "donde justamente se dilucidan los problemas más próximos a los ciudadanos y ellos son el escalón más amplio y más inmediato en el que cobra realidad el principio de subsidiariedad"[154].

---

[153] Según el texto reformado en 1994.

[154] Mangas Martín, Araceli y Liñán Nogueras, Diego, Instituciones y Derecho de la Unión Europea. Madrid, Mc Graw- Hill, 1996, citado en Nota 21 por BARBARAN, Gustavo E., en "Políticas... cit.

Acuerdo de Cartagena[155]

La Comunidad Andina es el bloque de integración económico y social conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela que tiene por objetivo promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social.[156]

En el Artículo 48 del Acuerdo de Cartagena se define a la Comunidad Andina como una organización subregional con personalidad jurídica internacional compuesta por un lado por los cinco Estados Soberanos y por el otro, por los órganos e instituciones que conforman el denominado "Sistema Andino de Integración".

En 1996 se suscribió el Protocolo de Trujillo, por parte de los países andinos, a través del cual se modificó el Acuerdo de Cartagena. En mérito a ello, se creó el denominado "Sistema Andino de Integración", que está compuesto por diversos órganos encargados de la dirección, control y administración general de la integración subregional, y que asimismo, contempla el desempeño de labores específicas en el campo financiero y de gestión social.

El Sistema Andino de Integración está conformado por:[157]

- El Consejo Presidencial Andino;
- El Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores;
- La Comisión de la Comunidad Andina;
- La Secretaría General de la Comunidad Andina;
- El Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina;

---

[155] Por la Decisión CAN 406 se aprobó la codificación del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena), sustituyendo a la Decisión 236 del 15 de julio de 1988.
A través de la Decisión CAN 172 (Trigésimo segundo Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión 14 al 17 de abril de 1982 Lima – Perú) se constituye la Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de los Países Miembros, como foro especial de coordinación, asesoramiento y consulta, a la que corresponde promover y coordinar acciones en las esferas de su competencia para el cumplimiento, en general, de los Artículos 4, 26, 86, 87 y 88 del Acuerdo de Cartagena, y de las Decisiones de la Comisión relativas a los sectores de transporte y obras públicas, así como asesorar y formular recomendaciones a la Comisión sobre: a) la política subregional para el desarrollo integral del sector transporte y de las obras públicas vinculadas a las vías de comunicación; b) la armonización de las políticas y la coordinación de los planes nacionales de transportes y de obras públicas vinculadas a las vías de comunicación; c) los programas conjuntos del sector transporte que coadyuven al desarrollo armónico y equilibrado de la Subregión; y d) la adopción de posiciones y acciones conjuntas en materia de transportes y obras públicas ante terceros países, grupos de países, organismos y foros internacionales.
Asimismo, la Reunión de Ministros debía promover la adopción de posiciones y acciones conjuntas para coadyuvar a la solución de los problemas derivados de la mediterraneidad de Bolivia, y asimismo, la cooperación científica y técnica entre los Ministerios de Transportes y Obras Públicas y demás organismos competentes, incluyendo, entre otros, el intercambio de informaciones, el asesoramiento y la capacitación.
En ese marco, y con fundamento en los Artículos 4 y 88 del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 141 de la Comisión, el Mandato de Cartagena, la Resolución No. 1.13 de los Ministros de Transportes y Obras Públicas y la Propuesta 136 de la Junta, se dictó la DECISIÓN CAN 185 por la que se aprueba el Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia.
Como parte integrante del Sistema Andino de Integración, corresponde citar al Convenio Simón Rodríguez que rige indefinidamente y no podrá ser denunciado independientemente del Acuerdo de Cartagena, El Convenio Simón Rodríguez (conforme al texto del Protocolo Sustitutorio suscripto en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 24 de junio de 2001) es el Foro de Debate, Participación y Coordinación para los temas sociolaborales de la Comunidad Andina. Sus objetivos son: a) proponer y debatir iniciativas en los temas vinculados al ámbito sociolaboral que signifiquen un aporte efectivo al desarrollo de la Agenda Social de la Subregión, contribuyendo con la actividad de los demás órganos del Sistema Andino de Integración y b) definir y coordinar las políticas comunitarias referentes al fomento del empleo, la formación y capacitación laboral, la salud y seguridad en el trabajo, la seguridad social, las migraciones laborales; así como otros temas que puedan determinar los Países Miembros;
[156] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.
[157] Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 6°.

- El Parlamento Andino;
- El Consejo Consultivo Empresarial;
- El Consejo Consultivo Laboral;
- La Corporación Andina de Fomento;
- El Fondo Latinoamericano de Reservas;
- El Convenio Simón Rodríguez, los Convenios Sociales que se adscriban al Sistema Andino de Integración y los demás que se creen en el marco del mismo;
- La Universidad Andina Simón Bolívar;
- Los Consejos Consultivos que establezca la Comisión; y,
- Los demás órganos e instituciones que se creen en el marco de la integración subregional andina.

El *Consejo Presidencial Andino* es el máximo órgano del Sistema Andino de Integración y está conformado por los Jefes de Estado de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena. Emite Directrices sobre los distintos ámbitos de la integración subregional andina, las cuales son instrumentadas por los órganos e instituciones del Sistema que éste determine, conforme a las competencias y mecanismos establecidos en sus respectivos Tratados o Instrumentos Constitutivos.[158]

El *Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores* está conformado por los Ministros de Relaciones Exteriores de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.[159]

La *Comisión de la Comunidad Andina* está constituida por un representante plenipotenciario de cada uno de los Gobiernos de los Países Miembros.[160]

La *Secretaría General* es el órgano ejecutivo de la Comunidad Andina y en tal carácter actúa únicamente en función de los intereses de la Subregión. La Secretaría General otorgará apoyo técnico, cuando corresponda, a los demás órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración.[161]

El *Tribunal de Justicia* es el órgano jurisdiccional de la Comunidad Andina. Se rige por el Tratado de su creación, sus protocolos modificatorios y el Acuerdo.[162]

El *Parlamento Andino* es el órgano deliberante del Sistema, su naturaleza es comunitaria, representa a los pueblos de la Comunidad Andina y está constituido por representantes elegidos por sufragio universal y directo, según procedimiento que se adoptará mediante Protocolo Adicional que incluirá los adecuados criterios de representación nacional.[163]

El *Consejo Consultivo Empresarial y el Consejo Consultivo Laboral* son instituciones consultivas del Sistema Andino de Integración. Están conformados por delegados del más alto nivel, los cuales son elegidos directamente por las organizaciones representativas de los sectores empresarial y laboral de cada uno de los Países Miembros, de conformidad con sus respectivos reglamentos, y acreditados

[158] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 11.**
[159] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 15.**
[160] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 21.**
[161] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 29.**
[162] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículos 40 y 41.**
[163] **Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 42.**

oficialmente por aquellos.[164]

La *Corporación Andina de Fomento* y el *Fondo Latinoamericano de Reservas* son instituciones financieras del Sistema que tienen por objeto impulsar el proceso de la integración subregional andina.[165]

El Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina se incorporó al Sistema en 1979 como resultado de la creciente complejidad del ordenamiento jurídico andino.

La estructura institucional de la Comunidad Andina, se basa en una división entre los poderes legislativos, ejecutivos y judiciales, todos con funciones supranacionales y ejercitando una función de contrapeso, control y balance entre los intereses nacionales y los comunitarios.

Seguridad jurídica en la Comunidad Andina

En el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia, en su versión modificada por el Protocolo de Cochabamba, se dispone en el Artículo 1° que el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina está conformado por:

- El Acuerdo de Cartagena, sus Protocolos e Instrumentos Adicionales;
- El Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y sus Protocolos Modificatorios;
- Las Decisiones del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores y de la Comisión de la Comunidad Andina;
- Las Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina; y,
- Los Convenios de Complementación Industrial y otros que adopten los Países Miembros entre sí y en el marco del proceso de integración subregional andino.

Cabe tener presente que las Resoluciones emanadas de la Secretaría General sólo se subordinan a las Decisiones, cuando las reglamentan o se emiten en ejercicio de una atribución delegada por la Comisión o el Consejo. Al margen de ello, guardan la misma jerarquía normativa que tales Decisiones, atento que la relación entre los órganos involucrados no es jerárquica, sino funcional.[166]

Las características más distintivas del orden jurídico andino provienen de su naturaleza supranacional. La noción de supranacionalidad, se ha ido plasmando a partir del Tratado de París de 1951, y supone –en el marco del derecho de la integración-, la negación del "imperium", y la afirmación de la autonomía de gestión que crean los Estados que se integran en el ámbito comunitario.[167]

Dicha supranacionalidad encuentra su manifestación en lo que se ha dado en denominar en doctrina como "Aplicabilidad Directa" y "Preeminencia", conceptos estos que también aparecen en el proceso de integración de la Unión Europea.

El reconocimiento y aplicación de los principios de aplicación directa y preeminencia han resultado fundamentales para el avance del proceso de integración, en virtud de los cuales, y en especial, sobre la observancia de la normativa andina en general, ha

[164] Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 44.
[165] Acuerdo de Integración Subregional-Acuerdo de Cartagena, Artículo 45.
[166] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.
[167] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.

descansado la estructura institucional de la Comunidad, en cuanto a sus aspectos sustantivos y sus procedimientos por un orden jurídico. Todo ello resultó ser de suma importancia para el mantenimiento de los compromisos de integración.

De esta modo se asegura la vigencia jurídico-administrativa de la integración, quedando a cargo de los órganos instituidos, la vigilancia del cumplimiento de la normativa comunitaria por parte de los Países Miembros, y, además, la protección de éstos, respecto de los actos ilegítimos -incluyendo la desviación de poder- en los que pudiera incurrir la misma organización institucional.[168]

Por otra parte, una norma andina sólo puede ser modificada por otra norma andina emitida por los correspondientes órganos comunitarios.

Como consecuencia de ello, la Comunidad Andina provee una efectiva estabilidad y seguridad jurídicas, condiciones ambas necesarias, para el desarrollo de relaciones políticas, comerciales y sociales competitivas y sin distorsiones tanto al interior del espacio económico ampliado, como frente a terceros, quedando a su cargo, el desafío de "...afianzar dicha estabilidad y seguridad jurídicas y seguir incrementando sus niveles de transparencia y predictibilidad..."[169].

El Tratado de Asunción, y el proceso del MERCOSUR.

El Tratado de Asunción fue suscripto el 26 de marzo de 1991 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. A través del mismo los Estados partes decidieron constituir un mercado común, que se denomina "Mercado Común del Sur" (MERCOSUR). [170]

A través del instrumento mencionado se ha pretendido plasmar un proceso de integración a nivel regional que abarca aspectos políticos, jurídicos y económicos, a fin de procurar la consecución de dicho mercado común que repercuta incluso con relación a indicadores externos respecto de terceros estados.
Se trata de un acuerdo internacional tendiente a la integración de las economías de los Estados parte que puede ser calificado, además, de "subregional", "abierto", "plurilateral", "provisorio"y "programático.[171]
Estructura institucional[172]

---

[168] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.
[169] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.
[170] Por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – CHILE, celebrado en Potrero de Funes, Provicia de San Luis, República Argentina el 25/6/96 y por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – BOLIVIA, celebrado en Fortaleza, Brasil el 17/12/96, se convino la asociación de dichos países con el MERCOSUR.
[171]"En la Convención de Viena del 23/5/69 sobre el derecho de los tratados en el Artículo 2, apartado 1, inciso a) se precisa el concepto según el cual se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un documento único en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.
[172] Decisión N° 59 del Consejo del Mercado Común. 14 de Diciembre de 2000
Reestructuración de los órganos dependientes del grupo mercado común y de la Comisión de Comercio del MERCOSUR
De acuerdo al Artículo 6°, se dispone dotar al Grupo Mercado Común de la siguiente estructura, sin perjuicio de que ésta sea posteriormente modificada, de acuerdo con las atribuciones previstas en el artículo 14, inciso V, del Protocolo de Ouro de Preto:
A-Subgrupos de Trabajo:
SGT-1: Comunicaciones
SGT-2: Aspectos Institucionales
SGT-3: Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad
SGT-4: Asuntos Financieros

El 17 de diciembre de 1994 los gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay suscribieron el Protocolo de Ouro Preto que consta de 53 artículos y un Anexo , e introduce modificaciones fundamentales al Tratado de Asunción.

Conforme al artículo 1º del Protocolo, la estructura institucional del MERCOSUR está compuesta por los siguientes órganos:

- El Consejo del Mercado Común (C.M.C.)
- El Grupo del Mercado Común (G.M.C.)
- La Comisión de Comercio del Mercosur (C.C.M.)
- La Comisión Parlamentaria Conjunta (C.P.C.)
- El Foro Consultivo Económico Social (F.C.E.S.)
- La Secretaría Administrativa del MERCOSUR (S.A.M).

Los tres órganos citados en primer término tienen capacidad decisoria. Los restantes, en cambio no tienen atribuciones de tal naturaleza, siendo la C.P.C. y el F.C.E.S. de naturaleza consultiva, y la S.A.M. de neto corte administrativo.

El *Consejo del Mercado Común* es el órgano superior del MERCOSUR, a quien le corresponde la conducción política del proceso de integración mediante el dictado de Decisiones obligatorias para los Estados Partes. Está integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y Economía. o sus equivalentes de los Estados Partes y será presidido por un presidente que rotará cada 6 meses.

Entre sus funciones y atribuciones cabe destacar las siguientes: a) negociar y firmar acuerdos en nombre del MERCOSUR, con terceros países, grupos de países y organismos internacionales; b) ejercer la titularidad de la personería del MERCOSUR;

SGT-5: Transportes
SGT-6: Medio Ambiente
SGT-7: Industria
SGT-8: Agricultura
SGT-9: Energía y Minería
SGT-10: Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social
SGT-11: Salud
SGT-12: Inversiones
SGT-13: Comercio Electrónico
SGT-14: Seguimiento de la Coyuntura Económica y Comercial
B-Reuniones Especializadas
Autoridades de Aplicación en Materia de Drogas, Prevención de su uso indebido y recuperación de droga dependientes Mujer Ciencia y Tecnología Turismo Promoción Comercial Municipios/Intendencias del MERCOSUR Infraestructura de la Integración
C-Grupos "Ad Hoc" Concesiones Sector Azucarero Compras Gubernamentales Relacionamiento Externo
D-Comité de Cooperación Técnica
E-Comité de Directores de Aduana
F-Comité de Sanidad Animal y Vegetal
G-Grupo de Servicios
Los Grupos "Ad Hoc" tendrán duración limitada al cumplimiento de sus respectivos mandatos.
Asimismo, de acuerdo al Artículo 8° la Comisión de Comercio del MERCOSUR tiene la siguiente estructura, sin perjuicio de que ésta sea posteriormente modificada, de acuerdo con las atribuciones previstas en el Art. 19, inciso IX, del Protocolo de Ouro Preto:
Comités Técnicos
CT-1: Aranceles Nomenclatura y Clasificación de Mercaderías
CT-2: Asuntos Aduaneros
CT-3: Normas y Disciplinas Comerciales
CT-4: Políticas Públicas que Distorsionan la Competitividad
CT-5: Defensa de la Competencia
CDCS: Comité de Defensa Comercial y Salvaguardias
CT-7: Defensa del Consumidor
Conforme al Artículo 17, esta Decisión no necesita ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes por reglamentar aspectos de organización o funcionamiento del MERCOSUR.

c) crear, modificar o suprimir los órganos auxiliares que estimen pertinentes y d) designar al Director de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.

El *Grupo Mercado Común* es el órgano ejecutivo del MERCOSUR y está compuesto por 4 miembros titulares y 4 alternos por cada estado parte, debiendo ser obligatoriamente representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Economía, o sus equivalentes y de los Bancos Centrales. Se reúne cuantas veces sea necesaria en sesiones ordinarias o extraordinarias. Entre sus funciones y atribuciones pueden citarse: a) Convocar a representantes de los órganos de la Administración Pública de los Estaos Partes o de la Estructura institucional del MERCOSUR a fin de elaborar y proponer medidas concretas: b) Proponer proyectos de "Decisiones"al Consejo del Mercado Común y adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de las tomadas por éste; c) aprobar el presupuesto y la rendición de cuentas anual presentada por la Secretaría Administrativa y supervisar las actividades de ésta.

Asimismo se encuentran previstas dos funciones que se superponen con las del Consejo del Mercado Común. Ellas son a) crear , modificar o suprimir órganos tales como subgrupos de trabajo y reuniones especializadas y b) elegir al Director de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR. Un análisis compatibilizado del tema hace que deba interpretarse que el Grupo Mercado Común propone y el Consejo del Mercado Común decide en base a tal propuesta.[173]

Asimismo el *Grupo Mercado Común*, por delegación expresa del Consejo del Mercado Común puede negociar y firmar acuerdos con terceros países, grupos de países y organismos internacionales, pudiendo a su vez subdelegar los referidos poderes a la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, de haber sido autorizado para ello. El Grupo Mercado Común se pronunciará mediante "Resoluciones".

La *Comisión de Comercio del MERCOSUR* es el tercer órgano con capacidad decisoria siendo sus "Directivas o Propuestas"obligatorias para los estados partes.

Su principal función es asistir al Grupo Mercado Común, velando por la aplicación de los instrumentos de política comercial común acordados por los estados partes y efectuando el seguimiento y supervisión de los temas y materias relacionadas con las políticas comerciales comunes, con el comercio intra MERCOSUR y con terceros países. Si a la función citada se le suma la consideración de los eventuales conflictos suscitados por el intercambio comercial, ya sea que las demandas sean presentadas por los Estados Partes o por particulares, fácil es concluir sobre el importante rol que le cabe cumplir a esa Comisión.

Entre los temas importantes referidos a sus funciones, se pueden citar la estructura y nivel de los aranceles de importación, los estímulos a las exportaciones, la eliminación de restricciones no arancelarias, la armonización de las prácticas y normas comerciales, en especial las relativas la defensa del consumidor. Entre otras funciones figuran la de establecer Comités Técnicos, la de proponer al Grupo Mercado Común nuevas normas o modificación de las existentes en materia comercial y aduanera, y el adoptar su Reglamento Interno, que debe ser aprobado por el Grupo Mercado Común.

La *Comisión Parlamentaria Conjunta* es el órgano representativo de los Parlamentos de los Estados Partes, integrado por igual número de parlamentarios de los estados parte, los cuáles son designados por los respectivos Parlamentos Nacionales.

---

[173] **BONZON RAFART, Juan Carlos "El Mercosur y la Importancia del Protocolo de Ouro Preto" EL DERECHO. Tomo 162, página 962**

Las funciones de la *Comisión Parlamentaria Conjunta* son: a) acelerar los procedimientos internos de cada Estado Parte para lograr la pronta entrada en vigor de las normas emanadas de los órganos del MERCOSUR; b) acelerar el proceso de integración mediante la armonización de las legislaciones nacionales y c) examinar los temas prioritarios que ponga a su consideración el Consejo del Mercado Común. Su accionar se plasmará en "Recomendaciones" al Consejo del Mercado Común que serán elevadas a través del Grupo Mercado Común.

El *Foro Consultivo Económico Social* está integrado por los sectores privados de los Estados Partes. Representa a los sectores económicos y sociales y estará integrado por igual número de representantes por cada Estado Parte.

La *Secretaría Administrativa del MERCOSUR* es el órgano de apoyo operativo de los restantes órganos del MERCOSUR, y tiene su sede permanente en la Ciudad de MONTEVIDEO. Entre sus funciones, cabe mencionar: Archivar toda la documentación oficial del MERCOSUR; b) publicar en el Boletín Oficial del MERCOSUR, las normas dictadas por los órganos comunitarios; c) traducir las normas comunitarias al castellano y portugués, declarados idiomas oficiales y d) registrar las listas nacionales de los árbitros y expertos.

El MERCOSUR tiene "personalidad jurídica de Derecho Internacional". Las "decisiones" de los órganos del MERCOSUR , serán tomadas por consenso y con la presencia de todos los Estados Partes.[174]

Son fuentes jurídicas del MERCOSUR:

- El Tratado de Asunción, sus protocolos e instrumentos adicionales o complementarios.
- Los acuerdos celebrados en el marco del MERCOSUR.
- Las Decisiones de los órganos del MERCOSUR incluidas las dictadas durante el período de transición (desde la creación del MERCOSUR hasta la entrada en vigencia del Protocolo de Ouro Preto.

Incorporación y vigencia de la normativa Internacional

En el ámbito de la Comunidad Andina, como fue dicho anteriormente, rigen los principios de aplicación directa, y preeminencia.

La "aplicación directa" como primera característica derivada del concepto de supranacionalidad, tiene su basamento jurídico en el artículo 2° del Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y en el Protocolo de Cochabamba, modificatorio de dicho tratado, en donde se dispone que "las Decisiones obligan a los Países Miembros desde la fecha en que sean aprobadas por la Comisión".

A su vez, en el Artículo 3°, se establece que "las Decisiones de la Comisión serán directamente aplicables en los Países Miembros a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo, a menos que las mismas señalen una fecha posterior...".

[174] **El término "Decisiones" es omnicomprensivo de las Decisiones tomadas por el Consejo del Mercado Común, de las Resoluciones del Grupo Mercado Común y de las Directivas o Propuestas de la Comisión de Comercio del MERCOSUR.**

Como se aprecia, la normativa comunitaria no requiere un procedimiento de internalización en el ordenamiento jurídico de cada uno de los países miembros, a fin de que genere efectos de tal naturaleza. Las normas andinas son de obligatorio e inmediato cumplimiento por los Países Miembros en todas sus instancias, tanto por los órganos de la Comunidad Andina, como por los particulares. Ello implica que la normativa andina obliga a todos los poderes de los Estados sin distinción en todo su territorio, sin limitaciones de orden estatal, regional o municipal. Por su parte, el ciudadano de cada uno de los Estados, adquiere obligaciones y derechos cuyo cumplimiento puede exigir tanto ante los respectivos Tribunales nacionales, como ante las instancias administrativa y judicial comunitarias.

En lo que se refiere a la preeminencia, es reiterada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, en cuanto a destacar dicha preeminencia, como segunda característica del Derecho Comunitario Andino, señalándose que el mismo prevalece en su aplicación sobre las normas internas o nacionales.[175]

Este principio de primacía de las normas comunitarias permite que los Países Miembros no puedan alegar normas de su derecho interno para dejar de cumplir sus obligaciones adquiridas en el marco del proceso de integración

En el ámbito del MERCOSUR, en el Protocolo Adicional al Tratado de Asunción sobre la Estructura Institucional del Mercosur -Protocolo de Ouro Preto-, se establece que las normas emanadas de los órganos del Mercosur tienen carácter obligatorio (art. 42) y los Estados Parte se comprometen a adoptar todas las medidas necesarias para asegurar su cumplimiento (Artículo 38). Concretamente se dispone que cuando sea necesario, deberán ser incorporadas a los ordenamientos jurídicos nacionales mediante los procedimientos previstos por la legislación de cada país.[176]

No existe en el Protocolo de Ouro Preto ninguna norma que contemple la aplicación directa e inmediata del derecho creado por los órganos del Mercosur.

El sistema adoptado por el Mercosur es el de la entrada en vigencia simultánea de las normas. Con la finalidad de garantizar esa simultaneidad en los Estados Parte, en el artículo 40 establece el siguiente procedimiento:

a) una vez aprobada la norma, los Estados miembros del bloque adoptarán las medidas necesarias para su incorporación al ordenamiento jurídico nacional y comunicarán las mismas a la Secretaría Administrativa del Mercosur;
b) cuando todos los Estados Parte hubieren informado la incorporación a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos, la Secretaría Administrativa del Mercosur comunicará el hecho a cada uno de ellos;
c) las normas entrarán en vigor simultáneamente en los Estados Parte 30 días después de la fecha de comunicación efectuada por la Secretaría Administrativa del Mercosur, en los términos señalados en el punto anterior.

El sistema previsto en el Artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto, establece que la entrada en vigor de esta normativa estará dada por el tiempo mayor que insuma a cualquiera de los Estados miembros incorporar dicha normativa a su derecho interno.

---

[175] ROSELL, Mónica "Marco institucional y seguridad jurídica en la Comunidad Andina" Secretaría General de la Comunidad Andina- Abril 1999.

[176] ARGERICH, Guillermo "Situación real de la incorporación y vigencia de la normativa MERCOSUR, Jurisprudencia Argentina, 14 de agosto de 1999, con cita a NOODT TAQUELA, María Blanca, con la colaboración de Vicario, Roberto Armando "Mercosur: (cómo empezar?", en Doctrina Judicial, La Ley, tomo 1997-1, pág. 902.

La incorporación al ordenamiento interno de la normativa Mercosur se lleva a cabo a través de leyes, decretos del Poder Ejecutivo, resoluciones ministeriales, u otros actos de entes autónomos o autárquicos, siendo la que está a cargo del Ejecutivo la más utilizada en los distintos países para poner en vigencia los compromisos del ámbito Mercosur. Se ha entendido que la emisión por la autoridad competente de un acto, ya se trate del Poder Ejecutivo o de entes autárquicos o autónomos en el marco de su esfera de atribuciones, a través del cual se recepte la norma Mercosur, el mismo constituye el procedimiento suficiente para instrumentar su incorporación al orden jurídico interno del país de que se trate.

Los tratados internacionales (en su mismo texto disponen la necesidad de ratificación), tienen un sistema de entrada en vigencia diferente del contemplado en el Artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto, puesto que la vigencia simultánea lo es con respecto al sistema de las normas derivadas, pero no en el caso de los tratados internacionales.

En el MERCOSUR se denominan por lo general, Protocolos o Acuerdos, los que, aunque hayan sido aprobados por decisiones del Consejo del Mercado Común, son verdaderos tratados internacionales que deben cumplir los recaudos constitucionales de cada uno de los países, para entrar en vigencia.[177]

Hay normativa del MERCOSUR que entra en vigencia a través de la protocolización en la ALADI como acuerdos de alcance parcial independientes (Artículo 7° del Tratado de Montevideo de 1980), o como protocolos adicionales a acuerdos ya existentes. El acuerdo que resulta del propio Tratado de Asunción se protocolizó en ALADI como Acuerdo de Complementación Económica N° 18.

La protocolización no se hace efectiva hasta recibir el correspondiente pedido de todos los firmantes. En lo que respecta a la naturaleza de los acuerdos a protocolizar, los mismos deben contener compromisos comerciales, o bien que puedan ser encuadrados en algunas de las categorías que establece el Tratado de Montevideo de 1980: *comercial, de complementación económica, agropecuario, de promoción del comercio*. [178]

El 9 de noviembre de 1998 el Tribunal de lo Contenciosoadministrativo de Uruguay rechazó la puesta en vigencia mediante esta vía, el Acuerdo de Transporte Multimodal del Mercosur (Decisión 15/94) produciendo "...una revisión de los procedimientos de puesta en vigencia de la normativa del Mercosur y una llamada de atención sobre el abuso de la vía de los "acuerdos de alcance parcial" para aprobar mediante acuerdos intergubernamentales, verdaderos tratados que pretenden modificar el derecho positivo interno e internacional vigente sin intervención de los respectivos Parlamentos"[179]

No es necesaria la incorporación de las normas que organizan los trabajos y el funcionamiento de los órganos del proceso de integración.

---

[177] ARGERICH, Guillermo "Situación real de la incorporación y vigencia de la normativa MERCOSUR, Jurisprudencia Argentina, 14 de agosto de 1999, con cita a NOODT TAQUELA, María Blanca, con la colaboración de Vicario, Roberto Armando "Mercosur: (cómo empezar?", en Doctrina Judicial, La Ley, tomo 1997-1, pág. 902.

[178] ARGERICH, Guillermo "Situación real de la incorporación y vigencia de la normativa MERCOSUR, Jurisprudencia Argentina, 14 de agosto de 1999.

[179] ARGERICH, Guillermo "Situación real de la incorporación y vigencia de la normativa MERCOSUR, Jurisprudencia Argentina, 14 de agosto de 1999, con cita a FRESNEDO de AGUIRRE, Cecilia, "La anulación del Acuerdo sobre transporte multimodal del Mercosur", nota a fallo en Revista de Derecho del Mercosur, La Ley, año 3 nº 1, 1999, pág. 304.

Las normas del Mercosur no tienen eficacia directa e inmediata, sino que deben ser incorporadas a los ordenamientos jurídicos nacionales. Esta ausencia de aplicación inmediata se debe a que "no hay un orden jurídico comunitario en el Mercosur; por lo tanto debe ser internalizado, o mejor, incorporado a cada uno de los Estados Parte. tanteen consecuencia, no nace el orden jurídico del Mercosur originalmente ni como comunitario ni como interno; es una tercera especie. No nace como un orden jurídico supranacional de aplicación predominante sobre los órdenes jurídicos internos, ni nace como un orden jurídico interno con efecto derogatorio sobre el respectivo y propio orden jurídico, para el caso de que lo tuviere". [180]

El gran enemigo de la normativa Mercosur es la ausencia de plazos para incorporarla, lo que atenta contra el deber de hacerlo en forma eficaz y oportuna. Así se ha expresado que "...si no existe plazo para la concreción interna de la directiva resultaría prácticamente imposible intentar extraer consecuencias de una posible ausencia de tal concreción, en la medida que el Estado miembro podría invocar su libertad en cuanto a la elección del momento de ejecución"[181]

En el Artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto, se estableció el principio de la aplicación simultánea. (art. 40 Protocolo de Ouro Preto)

Cabe destacar que, los órganos del Mercosur, procedieron al dictado de distintas normas en materia de incorporación normativa.[182]

Aspectos fronterizos. Tránsito vecinal fronterizo.

La frontera es el ámbito geográfico en el cual se satisfacen diversos objetivos, además de revestir el papel de delimitación del ámbito físico de un determinado territorio, entre los que cabe mencionar el vinculado a la doble acción: la de promover vínculos de convivencia y la de proyectar las propias pautas e intereses respecto de la zona lindera, a la vez que representa un espacio físico en el que tienen lugar una serie de procedimientos vinculados con el desplazamiento de las personas y el intercambio de bienes y servicios.

En el ámbito de la COMUNIDAD ANDINA se definió una Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo[183] y se impulsó el desarrollo económico de las denominadas Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), que fueron definidos por la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 501.

Paralelamente a ello se puede citar a los "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) regulados por la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 502 que son el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de uno o dos países miembros de la Comunidad Andina colindantes, aledaño a un paso de frontera.

En lo que se refiere al MERCOSUR hay que mencionar el Acuerdo de Alcance Parcial denominado “Acuerdo de Recife”[184], que persiguió la finalidad de establecer las medidas técnicas y operativas que regularán los controles integrados en frontera entre

---

[180] OPERTTI, Didier, "Solución de controversias en el Mercosur. Aspectos de Derecho Internacional Privado", en "El Mercosur después de Ouro Preto. Aspectos Jurídicos", Serie Congresos y Conferencias nº 11, UCUDAL, 1995, págs. 133-134.
[181] ALONSO GARCIA, Ricardo, op. cit., pág. 225.
[182] Resoluciones GMC 152/96, 22/98, 23/98 complementaria de la Resolución 91/93.
[183] Decisión CAN N° 459
[184] Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 4/2000, que revoca la Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 5/93

los países signatarios. Define entre otros conceptos el de “área de control integrado”, “país sede”, “país limítrofe” y “punto de frontera”.

Asimismo cabe citar -entre otros instrumentos jurídicos- el Primer Protocolo Adicional del Acuerdo de Recife[189], el “Programa de Asunción” sobre medidas de simplificación operacional de tramites de comercio exterior y de frontera[190] y el “Acuerdo sobre Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados parte del Mercosur” que trata asuntos de naturaleza migratoria[191]

A todo ello hay que agregar, -con relación a los países del Cono Sur-, lo establecido en los Anexos I y II del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre que tratan sobre los Aspectos Aduaneros y Migratorios respectivamente, y lo que periódicamente se fue acordando bilateralmente por los países signatarios, en el marco del citado Acuerdo. Sobre el tema se volverá nuevamente en el punto referido a fronteras.

Comercio internacional

Comunidad andina

A través de la DECISIÓN CAN Nº 439 se aprueba el Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina, el cual tiene como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de Servicios, mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina.

El *Comercio de servicios*[192] es definido como el suministro de un servicio de cualquier sector, a través de cualquiera de los siguientes modos de prestación:

a) Desde el territorio de un País Miembro al territorio de otro País Miembro;
b) En el territorio de un País Miembro a un consumidor de otro País Miembro;
c) Por conducto de la presencia comercial de empresas prestadoras de servicios de un País Miembro en el territorio de otro País Miembro; y,
d) Por personas naturales de un País Miembro en el territorio de otro País Miembro.

El suministro de un servicio, comprende la producción, distribución, comercialización, venta y prestación de un servicio.

---

[185] BARBARAN, Gustavo E. POLÍTICAS DE FRONTERAS E INTEGRACIÓN (Texto Completo del Capítulo incluido en el libro "La Política Internacional, el Derecho y el Territorio Nacional", 1998).
[186] Acuerdo de Integración Subregional (Acuerdo de Cartagena), suscripto por los GOBIERNOS de Bolivia, Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela, el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, suscripto por los países del Cono Sur, y el Tratado de Asunción que dio origen al MERCOSUR, suscripto el 26 de marzo de 1991 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – CHILE, celebrado en Potrero de Funes, Provicia de San Luis, República Argentina el 25/6/96 y por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – BOLIVIA, celebrado en Fortaleza, Brasil el 17/12/96, se convino la asociación de dichos países con el Mercosur.
[187] Decisión CAN N° 459
[188] Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 4/2000, que revoca la Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 5/93
[189] Texto revisado, ordenado y consolidado por la Decisión CMC N° 5/2000 que revoca la Decisión CMC N° 12/93.
[190] Decisión CMC N° 2/1999
[191] MERCOSUR /RMI/ ACUERDO Nº 17/99
[192] Artículo 2º.

El ámbito de aplicación abarca las medidas adoptadas por los Países Miembros que afecten el comercio de servicios, en todos los sectores de servicios y en los distintos modos de suministro, tanto las provenientes del sector público, central, regional o local, como las provenientes de aquellas entidades delegadas para ello, no siendo aplicable a los servicios suministrados en ejercicio de facultades gubernamentales.

Para acceder a los beneficios derivados del Marco General, serán considerados como servicios originarios de la Subregión: [193]

a) Los suministrados por personas naturales o físicas con residencia permanente en cualquiera de los Países Miembros, de acuerdo con las regulaciones nacionales respectivas;
b) Los servicios suministrados por personas jurídicas constituidas, autorizadas o domiciliadas, con arreglo a la legislación nacional, en cualquiera de los Países Miembros y que efectivamente realicen operaciones sustanciales en el territorio de cualquiera de éstos, o por Empresas Multinacionales Andinas; y
c) En el caso del suministro transfronterizo de servicios, los que se produzcan y se presten directamente desde el territorio de alguno de los Países Miembros, por personas naturales o físicas, o por personas jurídicas.

Principios y compromisos[194]

Cada País Miembro otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, acceso a su mercado, a través de cualquiera de los modos de prestación establecidos en la definición sobre comercio de servicios.

1. Cada País Miembro otorgará inmediata e incondicionalmente a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, un trato no menos favorable que el concedido a los servicios y prestadores de servicios similares de cualquier otro país, miembro o no de la Comunidad Andina. (Trato de la nación más favorecida). Sin perjuicio de ello, cualquier País Miembro podrá conferir o conceder ventajas a países adyacentes con el fin de facilitar intercambios de servicios que se produzcan y consuman localmente, limitados a las zonas fronterizas contiguas.
2. Cada País Miembro otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, un trato no menos favorable que el otorgado a sus propios servicios o prestadores de servicios similares.
3. Cada País Miembro publicará con prontitud, y a más tardar en la fecha de su entrada en vigor, todas las medidas de aplicación general que se refieran o afecten el funcionamiento de lo establecido en el Marco General, incluyendo los acuerdos internacionales suscriptos con terceros, y las pondrá en conocimiento de la Secretaría General de la Comunidad Andina.
4. Los Países Miembros se comprometen a no establecer nuevas medidas que incrementen el grado de disconformidad o que incumplan los compromisos precedentemente citados, a partir de la vigencia del Marco General.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Marco General, cada País Miembro podrá adoptar o aplicar medidas necesarias para:

a) Proteger la moral o preservar el orden público;
b) Proteger la vida y la salud de las personas, los animales y los

[193] **Artículo 23.**
[194] **Artículos 6º a 13.**

vegetales, y preservar el medio ambiente;

c) Proteger los intereses esenciales de su seguridad nacional;
d) Garantizar la imposición o la recaudación equitativa o efectiva de impuestos directos respecto de los servicios o prestadores de servicios de otros Países Miembros, aun cuando tales medidas fueran incompatibles con el compromiso de trato nacional;
e) Aplicar disposiciones destinadas a evitar la doble tributación contenidas en acuerdos internacionales suscriptos por el País Miembro, aun cuando tales medidas fueren incompatibles con la obligación de trato de nación más favorecida; y,
f) Lograr la observancia de leyes y reglamentos relativos a:

a) La prevención de prácticas que induzcan a error y de prácticas fraudulentas o relativas a los efectos de incumplimiento de los contratos de servicios;

b) La protección de la intimidad de los particulares en relación con el tratamiento y la difusión de datos personales y la protección del carácter confidencial de los registros y cuentas individuales; y

c) La seguridad pública.

Asimismo, los Países Miembros:

- facilitarán el libre tránsito y la presencia temporal de las personas naturales o físicas, así como de los empleados de las empresas prestadoras de servicios de los demás Países Miembros, en relación con actividades que estén dentro del ámbito del Marco General,
- reconocerán las licencias, certificaciones, títulos profesionales y acreditaciones, otorgados por otro País Miembro, en cualquier actividad de servicios que requiera de tales instrumentos,

El proceso de liberación se vio complementado con la Decisión 510 por la que se adoptó, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de la Decisión 439, el Inventario de medidas restrictivas o contrarias a los principios de Acceso a Mercado y/o Trato Nacional que los Países Miembros mantienen sobre el comercio de servicios, A su vez, las medidas contenidas en el inventario serán eliminadas de manera gradual y progresiva mediante la celebración de rondas anuales, hasta concluir el proceso en el año 2005.

La normativa andina prevé la profundización de la liberación y la armonización de normas en actividades específicas para lo cual se dispone que la Comisión de la Comunidad Andina, cuando sea necesario, adopte las Decisiones de carácter sectorial correspondientes.

Tal como se establece en el Acuerdo de Cartagena, en la Decisión CAN 439 se reconoce un trato especial en favor de Bolivia y Ecuador, que permite que en la negociación los dos países cuenten con plazos más largos y excepciones temporales en el cumplimiento de sus obligaciones.

Además, se establece que para gozar de los beneficios de la liberalización se consideran subregionales los servicios suministrados por:

- personas naturales con residencia permanente en cualquiera de los Países Miembros;
- por personas jurídicas constituidas, autorizadas o domiciliadas según la legislación nacional y que efectivamente realicen operaciones sustanciales en el territorio de cualquiera de los Países Miembros;
- mediante suministro transfronterizo a través de la prestación directa desde el territorio de alguno de los Países Miembros por las personas naturales o jurídicas;

Sin perjuicio de ello, dos o más Países Miembros podrán agilizar o profundizar la liberalización de determinados sectores o subsectores de servicios.

Hasta tanto se aprueben las respectivas normas comunitarias relativas a la materia, cada País Miembro deberá adoptar las medidas que sean necesarias para prevenir, evitar y sancionar las prácticas que distorsionen la competencia en el comercio de servicios en su propio mercado, incluyendo aquellas que sean necesarias para asegurar que los prestadores de servicios establecidos en sus territorios, no abusen de la posición de dominio que ostenten en el mercado.

No obstante lo establecido en el Marco General, cuando un País Miembro que haya adoptado medidas restrictivas del comercio de servicios con terceros países, para hacer frente a la existencia o amenaza de graves dificultades financieras exteriores o de balanza de pagos, podrá extender dichas medidas, al comercio intrasubregional de servicios, previa autorización de la Secretaría General. Si la referida situación exigiere providencias inmediatas, el País Miembro podrá aplicar las medidas correctivas que considere necesarias y las comunicará en un plazo no mayor de 5 días a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Las medidas correctivas que se apliquen:

- no podrán discriminar entre los Países Miembros de la Comunidad Andina;
- serán eliminadas progresivamente, a medida que mejore la situación que las motivó;
- no excederán de lo necesario para hacer frente a las circunstancias nacionales;
- podrán dar prioridad al suministro de los servicios que sean más necesarios para sus programas económicos o de desarrollo, pero no se optarán ni mantendrán tales restricciones con el fin de proteger un determinado sector de servicios;
- serán compatibles con el Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional.

En el curso de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto del Marco General, se considerará el trato preferencial en favor de Bolivia y Ecuador, en cuanto a plazos y excepciones temporales en el cumplimiento de sus obligaciones, de conformidad con lo previsto en el Acuerdo de Cartagena.

La situación en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

En el ámbito del Mercosur a través de la Decisión CMC Nº 13/97, se aprueba el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, que tiene por objeto promover el libre comercio de servicios en el MERCOSUR.

Se aplica a las medidas adoptadas por los Estados Partes que afecten al comercio de servicios en el MERCOSUR, incluidas las relativas a:

- la prestación de un servicio;
- la compra, pago o utilización de un servicio;
- el acceso a servicios que se ofrezcan al público en general por prescripción de esos Estados Partes, y la utilización de los mismos, con motivo de la prestación de un servicio;
- la presencia, incluida la presencia comercial, de personas de un Estado Parte en el territorio de otro Estado Parte para la prestación de un servicio;

El comercio de servicios se define como la prestación de un servicio:
a) del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte;
b) en el territorio de un Estado Parte a un consumidor de servicios de cualquier otro Estado Parte;
c) por un prestador de servicios de un Estado Parte mediante la presencia comercial en el territorio de cualquier otro Estado Parte;
d) por un prestador de servicios de un Estado Parte mediante la presencia de personas físicas de un Estado Parte en el territorio de cualquier otro Estado Parte.

Por "medidas adoptadas por los Estados Partes" se entenderán las medidas adoptadas por:

- gobiernos y autoridades centrales, estatales, provinciales, departamentales, municipales o locales; e

instituciones no gubernamentales en ejercicio de facultades en ellas delegadas por los gobiernos o autoridades centrales, estatales, provinciales, departamentales, municipales o locales.
El término "servicios" abarca todo servicio de cualquier sector, excepto los servicios prestados en ejercicio de facultades gubernamentales, que están referidos a todo servicio que no se preste en condiciones comerciales ni en competencia con uno o varios prestadores de servicios.

Trato de la nación más favorecida

Con respecto a las medidas incluidas en el Protocolo, cada Estado Parte otorgará inmediata e incondicionalmente a los servicios y a los prestadores de servicios de cualquier otro Estado Parte, un trato no menos favorable que el que conceda a los servicios similares y a los prestadores de servicios similares de cualquier otro Estado Parte o de terceros países.

Las disposiciones del presente Protocolo no se interpretarán en el sentido de impedir que un Estado Parte confiera o conceda ventajas a países limítrofes, sean o no Estados Partes, con el fin de facilitar intercambios limitados a las zonas fronterizas contiguas de servicios que se produzcan y consuman localmente.

Acceso a los mercados

Cada Estado Parte otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Estados Partes un trato no menos favorable que el previsto de conformidad con lo especificado en su lista de compromisos específicos.

Asimismo, los Estados Partes se comprometen a permitir:

- el movimiento transfronterizo de capitales que forme parte de un compromiso de acceso a los mercados contenido en su lista de compromisos específicos con relación al comercio transfronterizo,
- las transferencias de capital a su territorio, cuando se trate de compromisos de acceso a los mercados contraídos respecto a la presencia comercial.

Trato nacional

Cada Estado Parte otorgará a los servicios y a los prestadores de servicios de cualquier otro Estado Parte, con respecto a todas las medidas que afecten a la prestación de servicios, un trato no menos favorable que el que dispense a sus propios servicios similares o prestadores de servicios similares.

Se considerará que un trato formalmente idéntico o formalmente diferente es menos favorable si modifica las condiciones de competencia en favor de los servicios o prestadores de servicios del Estado Parte en comparación con los servicios similares o los prestadores de servicios similares de otro Estado Parte.

Listas de compromisos específicos

Cada Estado Parte especificará en una lista de compromisos específicos los sectores, sub-sectores y actividades con respecto a los cuales asumirá compromisos y, para cada modo de prestación correspondiente, indicará los términos, limitaciones y condiciones en materia de acceso a los mercados y trato nacional.

Transparencia

Cada Estado Parte publicará con prontitud antes de la fecha de su entrada en vigor, salvo situaciones de fuerza mayor, todas las medidas pertinentes de aplicación general que se refieran al Protocolo o afecten su funcionamiento. Asimismo cada Estado Parte publicará los acuerdos internacionales que suscriba con cualquier país y que se refieran, o afecten, al comercio de servicios.

Reglamentación nacional

Cada Estado Parte se asegurará que todas las medidas de aplicación general que afecten al comercio de servicios sean administradas de manera razonable, objetiva e imparcial, y asimismo, mantendrá o establecerá tribunales o procedimientos judiciales, arbitrales o administrativos que permitan, a petición de un prestador de servicios afectado, la pronta revisión de las decisiones administrativas que afecten al comercio de servicios y, cuando esté justificado, la aplicación de soluciones apropiadas. Cuando tales procedimientos no sean independientes del organismo encargado de la decisión administrativa de que se trate, el Estado Parte se asegurará que permitan de hecho una revisión objetiva e imparcial.

Defensa de la competencia

Con relación a los actos practicados en la prestación de servicios por prestadores de servicios de derecho público o privado u otras entidades, que tengan por objeto producir o que produzcan efectos sobre la competencia en el ámbito del MERCOSUR y que afecten el comercio de servicios entre los Estados Partes, se aplicarán las disposiciones del Protocolo

Denegación de beneficios

Un Estado Parte podrá denegar los beneficios derivados de este Protocolo a un prestador de servicios de otro Estado Parte, previa notificación y realización de consultas, cuando aquel Estado Parte demuestre que el servicio está siendo prestado por una persona de un país que no es Estado Parte del MERCOSUR.

Programa de liberalización

En cumplimiento de los objetivos del Protocolo, los Estados Partes mantendrán sucesivas rondas de negociaciones a efectos de completar en un plazo máximo de diez años, contados a partir de la entrada en vigor del mismo, el Programa de Liberalización del comercio de servicios del MERCOSUR. Las rondas de negociaciones se llevarán a cabo anualmente y tendrán como objetivo principal la incorporación progresiva de sectores, subsectores, actividades y modos de prestación de servicios al Programa de Liberalización del Protocolo, así como la reducción o la eliminación de los efectos desfavorables de las medidas sobre el comercio de servicios, como forma de asegurar el acceso efectivo a los mercados. Este proceso tendrá por fin promover los intereses de todos los participantes, sobre la base de ventajas mutuas, y conseguir un equilibrio global de derechos y obligaciones.

En el desarrollo del Programa de Liberalización se admitirán diferencias en el nivel de compromisos asumidos atendiendo a las especificidades de los distintos sectores y respetando los objetivos señalados en el Protocolo.

El proceso de liberalización respetará el derecho de cada Estado Parte de reglamentar y de introducir nuevas reglamentaciones dentro de sus territorios para alcanzar los objetivos de políticas nacionales relativas al sector servicios. Tales reglamentaciones podrán regular, entre otros, el trato nacional y el acceso a mercados, toda vez que no anulen o menoscaben las obligaciones emergentes del Protocolo y de los compromisos específicos.

Modificación o suspensión de compromisos

Cada Estado Parte podrá, durante la implementación del Programa de Liberalización, modificar o suspender compromisos específicos incluidos en su Lista de compromisos específicos.

Esta modificación o suspensión será aplicable sólo a partir de la fecha en que sea establecida y respetando el principio de no retroactividad para preservar los derechos adquiridos.

Solución de controversias

Las controversias que puedan surgir entre los Estados Partes con relación a la aplicación, interpretación o incumplimiento de los compromisos establecidos en el Protocolo, serán resueltas de conformidad con los procedimientos y mecanismos de solución vigentes en el MERCOSUR.

Vigencia

El Protocolo, es parte integrante del Tratado de Asunción, y tendrá duración indefinida.

Por la Decisión CMC N° 9/98, se aprueban los Anexos al Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR, estableciéndose disposiciones específicas sectoriales sobre:

- Movimiento de Personas Físicas Proveedoras de Servicios.
- Servicios Financieros.
- Servicios de Transporte Terrestre y por Agua.
- Servicios de Transporte Aéreo.

En el Artículo 4° se dispone que a partir de la fecha de aprobación de la mencionada Decisión se debían iniciar en los Estados Partes los procedimientos internos que fueren necesarios para la aprobación legislativa y ratificación del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del MERCOSUR.[195]

El anexo sobre servicios de transporte terrestre y por agua, contiene los siguientes puntos:

1. El Anexo se aplica a las medidas que afecten el comercio de servicios de transporte terrestre (carretero y ferrocarril) y por agua.

2. La aplicación del Protocolo no afectará inicialmente los derechos y obligaciones provenientes de la aplicación de los acuerdos multilaterales firmados entre los Estados Partes del MERCOSUR antes de la entrada en vigencia del Protocolo, en la medida en que tales acuerdos tiendan a la armonización y al control de las condiciones de competencia entre las empresas de transporte, observando como prioridad básica la liberalización intra MERCOSUR del sector.

3. Las disposiciones del Protocolo no se aplicarán temporariamente a cada uno de los acuerdos bilaterales sobre transporte en vigor o firmados antes de la entrada en vigencia del Protocolo.

4. Cada uno de los acuerdos multilaterales y bilaterales mencionados en los párrafos 2 y 3 mantendrán si vigencia y serán completados por los correspondientes Compromisos Específicos emergentes del Programa de Liberalización.

5. El Grupo Mercado Común durante el tercer año después de la entrada en vigencia del Protocolo, y una vez por año desde entonces, examinará y ponderará los avances que se alcancen en pos de la puesta en conformidad de los instrumentos referidos anteriormente con los objetivos y principios del Protocolo.

Acuerdo de Complementación Económica celebrado entre la Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

Con respecto a ello, es preciso señalar que en la Ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, en fecha 6 de diciembre de 2002, se suscribió el Acuerdo de Complementación Económica celebrado entre la Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) que fijó los siguientes objetivos, entre los cuales se

[195] **El mencionado Protocolo fue aprobado por la República Argentina a través de la Ley N° 25.623. No se tienen datos respecto de los restantes países miembros.**

prevé la utilización de la integración física, tal como se puede apreciar a continuación:

a) Las Partes Contratantes conformarán un Área de Libre Comercio, cuya negociación deberá estar concluida antes del 31 de diciembre de 2003, mediante la desgravación arancelaria y la eliminación de restricciones y demás obstáculos que afecten el comercio recíproco, a fin de lograr la expansión y diversificación de los intercambios comerciales.

b) El Área de Libre Comercio será formada a partir de la convergencia de los Programas de Liberación Comercial que serán negociados por las Partes Contratantes y/o Signatarias.

c) Establecer un marco jurídico que permita ofrecer seguridad y transparencia a los agentes económicos de las Partes Contratantes.

d) Promover e impulsar las inversiones recíprocas entre los agentes económicos de las Partes Contratantes.

e) Promover el desarrollo y la utilización de la integración física, que permita la disminución de costos y la generación de ventajas competitivas en el comercio regional y con terceros países fuera de la región.

Con el fin de apoyar las acciones tendientes a incrementar los intercambios comerciales de bienes y servicios, las Partes estimularán, entre otras, las siguientes iniciativas:

a) La promoción de reuniones empresariales y otras actividades complementarias que amplíen las relaciones de comercio e inversión;
b) El fomento y apoyo a las actividades de promoción comercial, tales como: seminarios, misiones comerciales, simposios, ferias y exposiciones comerciales e industriales;
c) El desarrollo de actividades de facilitación del comercio;
d) El intercambio de información sobre políticas comerciales;
e) La promoción de la complementación y de la integración industrial, con la finalidad de lograr el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles e incrementar el comercio de las Partes Contratantes; y,
f) El desarrollo de acciones conjuntas orientadas a la ejecución de proyectos para la investigación científica y tecnológica mediante el intercambio de conocimientos y de resultados de investigaciones y experiencias, informaciones sobre tecnologías, intercambio de bienes, materiales, equipamiento y servicios necesarios para la realización de proyectos específicos, la investigación conjunta y la organización de seminarios, simposios y conferencias.

El Acuerdo entrará en vigencia después que todas las Partes Signatarias comuniquen a la Secretaría General de la ALADI, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación para ese fin y tendrá vigencia hasta que sea sustituido por un Acuerdo de Libre Comercio entre las Partes Contratantes.

Transporte por carretera

Comunidad andina

En el ámbito de la Comunidad Andina fueron dictadas las Decisiones CAN 398 y 399,

respectivamente referidas al Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, y al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.

A través de las mismas se establecen las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.[196]

La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en una serie de principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación; igualdad de tratamiento legal; libre competencia y, nación más favorecida. Los Países Miembros decidieron homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.[197]

En ambas Decisiones, en el Artículo 1°, se incluyen definiciones sobre: Aduana de Cruce de Frontera, Ámbito de Operación**,** Boleto de Viaje Internacional, Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), Certificado de Habilitación, Circuito Cerrado, Cruce de Frontera**,** Equipaje, Equipos**,** Frecuencia**,** Flota**,** Habilitación, Horario, Itinerario, Libreta de Tripulante Terrestre, Lista de Pasajeros, Operación de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Organismo Nacional Competente, País de Origen, Pasajero, Permiso Originario de Prestación de Servicios, Permiso Complementario de Prestación de Servicios, Registro, Ruta, Sistema Andino de Carreteras, Tráfico, Tránsito, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Transportista Autorizado, Tripulación, Vehículo Habilitado, Aduana de Carga, Aduana de Destino, Aduana de Partida, Ámbito de Operación, Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), Certificado de Idoneidad, Consignatario, Contenedor, Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Declarante, Destinatario, Manifiesto de Carga Internacional (MCI), Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Permiso de Prestación de Servicios, Remitente, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, Unidad de Carga, Vehículo Vinculado**.**

Ámbito de aplicación

La normativa comunitaria se aplica a la prestación del transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera que se efectúe:

- entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena o en tránsito por sus territorios,
- cuando el vehículo habilitado y, en su caso la unidad de carga, deban ser transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe el trasbordo de los pasajeros, o la descarga de las mercancías por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.
- Cuando la tripulación con los vehículos habilitados y registrados y unidades de carga, contenedores y tanques se trasladen sin pasajeros o mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido.

Para el transporte internacional de pasajeros por carretera, se establecen los

[196] **Decisión CAN 398 y Decisión CAN 399, Artículo 2º.**
[197] **Decisión CAN 398 y Decisión CAN 399, Artículos 3º y 4º. -**

siguientes tráficos:

a) Entre ciudades de dos Países Miembros limítrofes;
b) Entre ciudades de dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros; y,
c) Entre ciudades de dos o más Países Miembros.

Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos:

a) Entre dos Países Miembros limítrofes;
b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;
c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte;
d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

En los tráficos señalados en los literales c), d) y e) son aplicables las disposiciones de la normativa andina y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.

Durante el transporte internacional los transportistas autorizados podrán recoger o dejar pasajeros cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario, ubicadas en diferentes Países Miembros.

Para poder recoger o dejar pasajeros de viaje internacional en los Países Miembros distintos del de origen del transportista autorizado, éste debe haber obtenido en tales países Permiso Complementario de Prestación de Servicios.[198] Como se advierte se incorpora el concepto de "quinta libertad", que es definida como el derecho a embarcar pasajeros en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país también distinto del de la nacionalidad del transportista.[199]

El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite, o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes. Será prestado por las rutas y de acuerdo con las frecuencias e itinerarios concertados entre los organismos nacionales competentes y asignados por estos.

En la concertación y asignación de las rutas se utilizarán las vías que conforman el Sistema Andino de Carreteras y los cruces de frontera habilitados, así como aquellas vías o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen. Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruces de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.

[198] **Decisión CAN 398, Artículo 8°.**
[199] **CEPAL "Quinta libertad y Cono Sur: una nueva perspectiva" 1997.**

El Permiso Originario y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de pasajeros por carretera en los Países Miembros.[200]

En el caso del transporte de mercancías, el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.[201]

Las disposiciones de la mencionada Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes.

En materia de *transporte de pasajeros*, el transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios. Además, deberá obtener Certificado de Habilitación y registrar cada uno de los vehículos que conforman su flota.

Para solicitar el Permiso Originario y Complementario de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

El transporte internacional de pasajeros por carretera se realizará bajo la forma de operación de transporte directo.[202]

Sólo por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente justificada, el transportista autorizado podrá realizar trasbordo de los pasajeros y su equipaje, así como de las encomiendas y paquetes postales, que transporte de un vehículo a otro.

No se considera transporte internacional de pasajeros por carretera, el transporte que se realice por tramos nacionales.

Cada pasajero de viaje internacional, durante el transporte, deberá estar amparado por un boleto de viaje y su nombre constar en la lista de pasajeros. La lista de pasajeros será entregada a las autoridades de migración, en los cruces de frontera habilitados, a la salida y entrada de cada uno de los Países Miembros de origen, tránsito y destino del transporte.

El transportista autorizado y su representante legal, en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

La póliza de seguro prevista en la Decisión CAN 398, deberá presentarse al respectivo

[200] **Decisión CAN 398, Artículo 13.**
[201] **Decisión CAN 399, Artículo 11.**
[202] **Decisión CAN 398, Artículo 25.**

organismo nacional competente, antes de iniciar la prestación del servicio. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil y de accidentes personales para los pasajeros, se encuentre vencida.

El transporte internacional podrá ser suspendido por:[203]

a) Mandato judicial;
b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
c) Decisión del transportista autorizado.

En este último caso, tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia. Dicha suspensión no podrá exceder de noventa días calendario, salvo causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente justificada.

El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

El Permiso Originario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.

El Permiso Originario de Prestación de Servicios será aceptado por los Países Miembros, en los cuales se solicite el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

Requisitos para solicitar el permiso originario de prestación de servicios:[204]

a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;
b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyos territorios pretende operar, incluido el de origen;

[203] **Decisión CAN 398, Artículo 48.**
[204] **Decisión CAN 398, Artículo 50.**

f) Rutas, itinerarios y frecuencias a operar en cada País Miembro del ámbito de operación y por cada tráfico a servir; y,
g) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

En el caso del *Permiso Complementario de Prestación de Servicios***,** el mismo será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:[205]

a) Copia del Permiso Originario de Prestación de Servicios con sus anexos;
b) Copia del poder notarial por escritura pública en el que conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes;
e) Rutas, itinerarios y frecuencia a operar en el País Miembro en el que solicita el Permiso y por cada tráfico a servir; y,
f) Relación e identificación de los vehículos habilitados con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Permiso Originario de Prestación de Servicios tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso Complementario de Prestación de Servicios está sujeta a la del Permiso Originario. La vigencia de ambos permisos se prorrogará automáticamente y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que lo otorgó suspendiéndolo o cancelándolo.

En el caso del transporte de mercancías, el transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios.[206] Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar estos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.

Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:[207]

a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,

b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.

[205] **Decisión CAN 398, Artículo 51.**
[206] **Decisión CAN 399, Artículo 19.**
[207] **Decisión CAN 399, Artículo 21.**

El trasbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente.

Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) y un Manifiesto de Carga Internacional (MCI).

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional.

Al igual que en el caso del transporte internacional de pasajeros, el transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.[208]

La póliza de seguro señalada en la Decisión CAN 399, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes, antes de iniciar la prestación del servicio. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

El servicio de transporte internacional de mercancías podrá ser suspendido por:

a) Mandato judicial;
b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
c) Decisión del transportista autorizado.

En este último supuesto, tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia.

El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

El Certificado de Idoneidad será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista, en cambio el Permiso de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar. El Certificado de Idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:[209]

a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social,

[208] **Decisión CAN 399, Artículo 27.-**
[209] **Decisión CAN 399, Artículo 39.**

reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;

b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing); y,
g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:[210]

a) Copia del Certificado de Idoneidad con sus anexos;
b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes; y,
e) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

El Certificado de Idoneidad tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Certificado de Idoneidad. La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó suspendiéndola o cancelándola.

Personal de conducción

El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares y demás personas que considere necesarios para la atención a los pasajeros, a fin de asegurar una adecuada prestación del servicio. Los conductores deben portar permanentemente su respectiva licencia para conducir vehículo automotor, la misma que debe estar vigente.

[210] **Decisión CAN 399, Artículo 40.**

El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, así como de la conservación del orden, protección y atención de los pasajeros y demás miembros de la tripulación dentro del ómnibus o autobús, así como de la seguridad de los equipajes y paquetes postales que transporten. En el caso del transporte de mercancías le cabe la custodia y conservación de las mercancías que transporta.

Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Los conductores y demás miembros de la tripulación deben estar capacitados en materias de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio.

Vehículos

El transporte internacional de pasajeros se efectuará en vehículos habilitados (ómnibus o autobús), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales competentes de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a transitar o prestar el servicio.[211]. Se pueden habilitar ómnibuses o autobuses propios o tomados en arrendamiento financiero (leasing), matriculados en el país de origen del transportista o en otro País Miembro. El contrato de arrendamiento financiero (leasing) podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

En el caso del transporte internacional de mercancías, se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio.[212] Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro. Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto-camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo.

La normativa aplicable al transporte terrestre del cono sur,

El fenómeno de la vinculación poblacional que se registra entre los países de la región del cono sur de nuestro continente, y los medios tendientes a satisfacer tales requerimientos, ha generado en su oportunidad un foro internacional en América del Sur, en el cual se ha suscripto el ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE que rige en la actualidad, el que ha sido inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (A.L.A.D.I.), al amparo del Tratado de Montevideo de 1980.

[211] **Decisión CAN 398, Artículo 73.**
[212] **Decisión CAN 399, Artículo 57.**

Como antecedentes merecen citarse el Convenio sobre Transporte Terrestre Internacional suscripto en el año 1966 por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay y el Convenio de Transporte Internacional Terrestre (Mar del Plata, 1977), del que formaron parte Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El mencionado Convenio de Transporte Internacional Terrestre, fue sustituido por el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, para el transporte que se realice entre los países signatarios que lo hubiesen ratificado. No obstante ello, mantienen plena vigencia los acuerdos de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transporte y de los Organismos Nacionales Competentes de los países del Cono Sur, que fueran adoptados en el marco del Convenio sustituido, en tanto no fuesen incompatibles con lo establecido en el nuevo Acuerdo (artículo 64).

Dicho Acuerdo fue suscripto por las Autoridades competentes de la República ARGENTINA, de la República de BOLIVIA, de la República Federativa del BRASIL de la República de CHILE, de la República del Paraguay, de la República del PERÚ y de la República Oriental del URUGUAY.

Los términos del Acuerdo se aplican al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país.

Con relación al transporte internacional por carretera, en el artículo 19 se incluyen las definiciones acerca de: 1. Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común; 2. Transporte terrestre con tráfico bilateral, con tránsito por terceros países signatarios; 3.Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios; 4. Empresa; 5. Vehículo; 6. Vinculación por carretera; 7. Transporte de pasajeros; 8. Transporte de carga; 9. Transporte propio;10. Equipos; 11. Vehículos y equipos de apoyo operacional; 12. Autotransporte; 13. Permiso originario; y 14. Permiso complementario.

El transporte internacional de pasajeros o carga solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas, entendiéndose que éstas serán consideradas bajo la jurisdicción del país en que: a) estén legalmente constituidas: b) estén radicados y matriculados los vehículos que utilicen en la prestación de los servicios; y c) tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.

Se aplicará a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en los mismos, salvo las disposiciones que resulten contrarias a lo establecido en el Acuerdo (Art. 4°). En el Artículo 7º se incluye un principio de singular importancia como lo es el vinculado a la prohibición de efectuar transporte local en territorio de los países signatarios, respecto de quién se encuentre habilitado de uno de ellos.

Materias comprendidas

En materia de transporte internacional de pasajeros por carretera, la prestación del servicio se encuentra regulada, asimilándose dicha prestación al concepto de servicio público, el cuál se halla sujeto a un permiso, con una cantidad de frecuencias, itinerario, horarios, tráficos y valor tarifario, respecto de lo cual los países signatarios podrán llegar a Acuerdos Bilaterales.

Permisos

El permiso originario[213] que uno de los países signatarios hubiese otorgado a empresas de su jurisdicción, será aceptado por el otro país signatario que deba decidir el otorgamiento de un permiso complementario para el funcionamiento de la empresa en su territorio, como prueba de que la empresa cumple todos los requisitos para realizar el transporte internacional en los términos del Acuerdo[214].

Sobre la base del referido permiso originario, la Autoridad competente del país signatario que hubiese otorgado el mismo deberá extender el documento de idoneidad, de acuerdo al formulario contenido en el Apéndice I, el cual se extenderá en español y portugués, cuando deba ser presentado ante autoridades con distinto idioma oficial[215]. . En el documento de idoneidad se consignará la vigencia del permiso originario y su prórroga[216]. El permiso originario debe ser otorgado con una vigencia prorrogable por períodos iguales [217].

Como se advierte, en principio si se dan por satisfechas las exigencias establecidas en el Acuerdo, el país signatario de que se trate, deberá aceptar el permiso originario otorgado por otro país signatario. Así sólo podría no aceptar dicho permiso, cuando no se verifiquen las condiciones acordadas bilateralmente.

A fin de solicitar el permiso complementario la empresa deberá presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario en un plazo de sesenta (60) días, a partir de la fecha de expedición del documento de idoneidad que acredita el permiso originario, debiéndose acompañar asimismo la siguiente documentación: a) Documento de idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario; b) La prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta deba intervenir en la jurisdicción del país[218].

Para la renovación del permiso complementario no se requerirá un nuevo documento de idoneidad[219]. El permiso complementario será otorgado en iguales términos, manteniendo su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su caducidad vía télex o facsímil[220].

Si se tratase de permiso de tránsito, sólo será exigible de parte de la Autoridad competente del país transitado, el documento de idoneidad que acredite el permiso originario.

Como se dijo anteriormente: las empresas deben ser consideradas bajo la jurisdicción del país en que: a) estén legalmente constituidas; b) estén radicados y matriculados los vehículos que se utilicen en la prestación de los servicios y c) tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.

---

[213] El permiso originario relativo a un servicio público de transporte por automotor de personas de carácter internacional, extendido por la autoridad argentina, participa de la naturaleza y caracteres del permiso de servicio público.
[214] Artículo 23 del A.T.I.T.
[215] Artículo 22.4 del A.T.I.T.
[216] Artículo 25.2 del A.T.I.T.
[217] Artículo 25.1 del A.T.I.T.
[218] Artículo 24 del A.T.I.T.
[219] Artículo 25.2 del A.T.I.T.
[220] Artículo 25.1 del A.T.I.T.

Es entonces que el país de origen de los servicios, es el que posee competencia para determinar si una empresa de su jurisdicción se encuentra conformada de acuerdo al régimen jurídico que impera en el ámbito territorial de dicho país, por lo que cabe inferir que al extender un permiso originario se verificó previamente que la empresa es apta para realizar transporte internacional en los términos del Acuerdo citado.

En esos términos, pareciera que a la Autoridad competente del país de destino o de tránsito, no le cabe la tarea de evaluar la aptitud de la empresa beneficiada con un permiso originario, en tanto y en cuanto el mismo responda a lo establecido en el marco de regulación anteriormente citado, y en tal caso, el permiso complementario no sería otra cosa más que un reconocimiento que efectúa el país de destino o de tránsito respecto del otorgamiento extensión del permiso originario.

Ello permite concluir lo siguiente:

a) Es aplicable la legislación nacional del país en que la empresa transportadora se hubiese constituido, en donde estén radicados y matriculados los vehículos que habrán de utilizarse en la prestación de los servicios, y en donde tuviesen su domicilio real.
b) La competencia del Estado Parte en materia de otorgamiento de permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo a su propia legislación[221], lo que comprende, implícita o explícitamente el control de los contratos sociales y de cumplimiento de los requisitos de capital social, su regularidad contractual o estatutaria de la empresa de que se trate, expidiendo en consecuencia el respectivo documento de idoneidad.
c) La aceptación por parte de los Organismos Nacionales Competentes de los demás países signatarios de los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país en cuyo territorio está constituida y tiene su domicilio real la empresa transportadora, sin que tenga atribuciones para controlar el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias por parte del país de origen, y solamente puede exigir el documento de idoneidad y la acreditación del representante legal.

En lo que respecta a la habilitación del parque móvil, cabe destacar que el documento de idoneidad a que se hace referencia en el punto anterior, incluye la descripción de los vehículos habilitados. Tales vehículos habilitados por uno de los países signatarios serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios. La armonización de las cuestiones vinculadas a pesos, dimensiones y demás especificaciones técnicas de los vehículos se lleva a cabo en foros regionales.

Empresas

Como se dijo anteriormente, el término *"empresa",* debe ser entendido como identificando a todo transportador autorizado por su país de origen para realizar tráfico internacional terrestre, en los términos del Acuerdo. A su vez, la locución *"transportador"* comprende toda persona natural o jurídica, incluyendo cooperativas, o similares que ofrecen servicios de transporte a título oneroso. Las empresas deben estar constituidas de acuerdo a la legislación de su país de origen y con domicilio en el territorio del mismo.

En el Acuerdo Internacional se incorpora el concepto de empresa, que la define como todo transportador autorizado por su país de origen para realizar tráfico internacional terrestre, en los términos del presente Acuerdo. El término transportador comprende

[221] **Artículo 22.1 del A.T.I.T.**

toda persona natural o jurídica incluyendo cooperativas, o similares que ofrecen servicios de transporte a título oneroso[222]. La empresa es una organización para producir bienes y servicios resultantes de la coordinación sistemática de diversos factores, pero no es un sujeto de derecho. El concepto de empresa es un concepto económico y sólo adquiere significación jurídica a través de la persona de su titular, esto es el empresario[223]. En el marco del MERCOSUR se aprobaron condiciones básicas para acceder al carácter de transportista de cargas, sobre lo que luego se habrá de tratar.

Los contratos sociales reconocidos en el país signatario en cuyo territorio la empresa esté constituida y tuviese su domicilio real, serán aceptados por las Autoridades competentes de los otros países signatarios. Cualquier modificación al contrato social, será comunicada a la autoridad competente que extendió el permiso originario. Cuando esas modificaciones incidan en los términos del permiso, serán puestas en conocimiento de las Autoridades competentes de los otros países signatarios[224].

Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estará en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorgue el permiso originario[225].

En el ámbito del MERCOSUR, a través de la Resolución 58 del - 4 de Noviembre de 1994, el GRUPO MERCADO COMÚN aprobó los principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR que fue internalizado por Argentina (no necesita adopción de medidas legales para la internalizacion), y Uruguay (Decreto N°.37/996 del 7/2/96).Brasil y Paraguay aun no lo han internalizado.

Los principios establecidos son los siguientes:

1. Los presentes Principios Generales de Acceso a la profesión de transportista, para las empresas habilitadas en el transporte internacional terrestre de cargas, regirá a partir de su aprobación por el Grupo Mercado Común del MERCOSUR, sin retroactividad en cuanto a sus efectos.
2. Las autorizaciones se deberán ajustar al procedimiento previsto y establecido en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, suscripto al amparo del Tratado Montevideo de ALADI.
3. Queda expresamente prohibida la transferencia de la autorización, ya sea a título oneroso o gratuito, bajo la forma de compraventas, fusión o transformación de los controles societarios. Se exceptúa la adquisición por el modo sucesión de dicha autorización.
4. Para la obtención o renovación de las autorizaciones para realizar transporte internacional terrestre de cargas, las empresas deberá presentar una solicitud que contenga los siguientes requisitos:

a) Los requisitos previstos y enunciados en el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).
b) La individualización, ya sea de personas físicas o jurídicas, del propietario o integración del Directorio o administradores de la sociedad.
c) Copia legalizada (y en su caso traducida) del Contrato o estatuto social.

[222] **Artículo 19.4 del A.T.I.T.**
[223] **SOLER ALEU, "Transporte Terrestre", página 5., Zeus, Rosario, 1972, p. 34, párrafo 15.**
[224] **Artículo 22.2 del A.T.I.T.**
[225] **Artículo 22.3 del A.T.I.T.**

d) Para el caso de empresas unipersonales, su acreditación realizada por Escribano Público.
e) Copia del Poder otorgado por la empresa de transporte, al mandatario o representante legal.

Acreditarse fehacientemente la habilitación técnica de la autoridad competente, de los vehículos y equipos declarados por la gestionante.

5. La autorización comprenderá toda la flota de vehículos y equipos declarados y de propiedad (o en arrendamiento mercantil leasing), de la empresa declarante.
6. La gestionante deberá acreditar la siguiente capacidad mínima:

    a. Ser propietaria de una flota que tenga al menos 80 toneladas de capacidad de transporte, o cuente con 4 unidades o equipos afectados al transporte internacional de cargas.
    b. Poseer una infraestructura compuesta por oficinas en el país de origen, adecuados medios de comunicación y representantes legales en los restantes Estados Partes.

El ámbito de aplicación está referido al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino, pudiendo comprender, incluso, un proyecto por vía acuática sin que se produzca trasbordo de las mercancías.

Parque Móvil

Los vehículos utilizados como flota habilitada para realizar transporte internacional podrán ser de su propiedad o tomadas en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos[226]. Los vehículos habilitados en un país signatario, serán reconocidos como aptos en los otros países signatarios, siempre que se ajusten a las especificaciones que rigen en la jurisdicción de estos últimos en relación a las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos[227]. Aun, subsisten diferencias en cuanto al alcance del arrendamiento mercantil (leasing) expresión que está siendo objeto de debate en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR.

En el documento de idoneidad se especificará el parque móvil que se afectará al servicio. Cuando se modifique dicha flota, no será necesario extender un nuevo certificado de idoneidad, sino que la misma se comunicará vía télex, facsímil u otro medio similar, incluyéndose la actualización de la flota. Las unidades dadas de alta serán autorizadas a operar con la sola exhibición de la copia autenticada del télex o facsímil.

La inspección mecánica de un vehículo llevada a cabo en su país de origen tendrá validez en el territorio de los demás países signatarios[228].

Personal de conducción

[226] **Artículo 31.1 del A.T.I.T.**
[227] **Artículo 31.3 del A.T.I.T.**
[228] **Artículo 32 del A.T.I.T.**

La documentación expedida por un país signatario, por la cual se habilite a conducir vehículos que sean afectados a servicios con tráfico internacional, será reconocida como válida por los otros países signatarios. Dicha documentación no podrá ser retenida por infracciones de tránsito, salvo que la infracción que se pudiese cometer, en atención a que conlleve otra sanción distinta a la pecuniaria, haga necesaria su entrega a la autoridad competente.

Contrato de transporte

Comunidad andina

Contrato de transporte de personas[229]

Cada pasajero usuario del transporte internacional estará amparado por un contrato de transporte, cuyas condiciones se establecerán en el boleto de viaje. El boleto de viaje prueba la existencia del contrato de transporte.

El boleto de viaje será numerado y deberá contener la siguiente información y condiciones:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Nombre y apellidos del pasajero;
c) Ciudad y país de origen y ciudad y país de destino del viaje del pasajero;
d) Lugar y fecha de emisión del boleto de viaje;
e) Precio total del pasaje, incluidos los impuestos;
f) Fecha y hora de inicio del viaje;
g) Condiciones para casos de endoso, postergación, devolución y caducidad;
h) Características generales de la cobertura del seguro;
i) Descripción general de lo que se considera equipaje; y,
j) Peso o volumen máximo que será permitido a cada pasajero como equipaje.

Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones en la Decisión CAN 398 y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

El transportista autorizado es el único responsable ante el pasajero por la ejecución del contrato de transporte, aunque durante la operación utilice los servicios de terceros; en este último caso, siempre que este hecho no genere un nuevo contrato de transporte. Igualmente es responsable ante terceros por los daños y perjuicios que se puedan ocasionar durante la operación.

El pasajero tiene derecho a exigir que el transportista autorizado lo transporte desde la ciudad de origen hasta la de destino, según los términos establecidos en el boleto de viaje. Cuando por causa imputable al transportista autorizado no se inicia el viaje, éste deberá devolver al pasajero el íntegro del valor del boleto de viaje. Si la causa fuere caso fortuito o fuerza mayor, devolverá el noventa por ciento del valor del boleto, deducidos los impuestos.

Si el viaje es interrumpido después de iniciado, estará obligado a pagar a los pasajeros

[229] **Decisión CAN 398, Artículos 90 a 114.**

los gastos de pasaje que demande cada uno hasta su respectivo destino, por un medio de transporte similar.

En caso de accidente, el transportista autorizado está obligado a prestar el auxilio necesario para la atención de los pasajeros y la tripulación. Asimismo, atenderá en forma inmediata, los gastos médicos, de hospitalización, quirúrgicos, farmacéuticos y de sepelio, sin que ello signifique reconocer la responsabilidad del hecho.

El pasajero que lleve consigo equipaje, deberá entregarlo al transportista autorizado antes del inicio del viaje, quien está obligado a expedir un recibo numerado por cada maleta o bulto.

La responsabilidad civil del transportista autorizado no podrá exceder de los montos establecidos como cobertura para la póliza andina.

Contrato de transporte de mercancías

En el caso del transporte internacional de mercancías por carretera[230], el mismo debe estar amparado por una Carta de Porte Internacional por Carretera, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes, la que acredita la existencia de un contrato de transporte, constituye título ejecutivo y es negociable.

Deberá contener la siguiente información:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Nombre y dirección del remitente;
c) Nombre y dirección del destinatario;
d) Nombre y dirección del consignatario;
e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;
j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
k) Precio de las mercancías;
l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,
m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.

El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.

El flete por el transporte internacional será pagado al momento de suscribirse la Carta de Porte Internacional por Carretera, o el contrato de transporte, salvo que las partes convengan otra forma de pago.

El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

[230] **Decisión CAN 399, Artículos 75 a 151.**

Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones establecidas en la Decisión CAN 399, y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros. La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren, y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario.

Dicha responsabilidad concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

El remitente está obligado a proporcionar al transportista autorizado la información necesaria que debe ser consignada en la Carta de Porte Internacional por Carretera. Es responsable ante el transportista autorizado por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad sea imputable al transportista.

El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado que las mismas se encuentran a su disposición.

Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la Decisión CAN 399, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la Carta de Porte Internacional por Carretera o en el contrato de transporte.

Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías, y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

En caso que el precio no pueda determinarse, *el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de US$ 3.00* por kilogramo de peso bruto transportado.

El *límite de responsabilidad del transportista autorizado* por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.

La *responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado*, incluida la de sus empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.

El transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega ha sobrevenido durante ese transporte por:

a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;
b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
c) Manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes;
d) Vicio propio u oculto de las mercancías;
e) Fuerza mayor o caso fortuito;
f) Huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado;
g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente;
h) Transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente;
i) Mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.

El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.

En el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur no se incluyen previsiones respecto del contrato de transporte.

Aspectos aduaneros

Comunidad Andina

En las Decisiones CAN 398 (Capítulo X) y 399 (Capítulo XI), se tratan de los aspectos aduaneros, señalándose que los organismos nacionales de aduana llevarán un registro de transportistas autorizados y de vehículos habilitados y las unidades de carga, los que deberán registrarse ante el organismo nacional de aduana de cada uno de los Países Miembros por los cuales transiten o presten el servicio.

Cuando se trate del transporte internacional de pasajeros, los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio, de los vehículos habilitados y registrados, suspendiéndose el pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos se encuentren afectados al transporte internacional, o circulen como consecuencia de éste, quedando comprendidos también, los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y los bienes de uso y consumo para los pasajeros, así como el tanque auxiliar de combustible que forme parte de la estructura del ómnibus o autobús, siempre que no altere su diseño original.

En el caso del transporte internacional de mercancías, al igual que en el caso anterior,

los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, debidamente registrados, así como de los contenedores y tanques, con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos, unidades de carga, contenedores y tanques se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste.

Se comprende también a los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y unidades de carga que se porten y que consten en una relación elaborada por el transportista; así como el tanque auxiliar de combustible que forme parte de la estructura del camión o tracto-camión, siempre que no altere su diseño original.

Asimismo, igualmente se permitirá el ingreso temporal de los repuestos y partes a ser utilizados en la reparación de los vehículos habilitados, cuando estos hayan sufrido algún desperfecto en un País Miembro distinto a aquel en que dichos vehículos se encuentren radicados.

Los organismos nacionales de aduana ejercerán un control de la salida e ingreso temporal, así como del reingreso, de los vehículos habilitados que sean utilizados en el transporte internacional, cuando estos crucen una frontera, a efectos de verificar el cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable.

Los precintos aduaneros utilizados en los contenedores para las encomiendas o en las bodegas para equipaje de los vehículos habilitados, deben responder a las condiciones y características establecidas en la Decisión 327.[231]

El documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida, para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto, se denomina el manifiesto de carga internacional (MCI).

Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

El original del manifiesto de carga internacional se llevará en el vehículo habilitado, y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas. Deberá contener la siguiente información:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;
c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
e) Lugar y país de carga y descarga;
f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
g) Número de las CPIC;

[231] **La Decisión CAN 327 regula el tránsito aduanero internacional.**

h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
k) Precio de las mercancías;
l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
m) Fecha de emisión;
n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

El documento aduanero único de los Países Miembros de la Comunidad Andina en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional en el transporte por carretera, se denomina Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI):[232] , que deberá contener la siguiente información:

a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
b) Nombre y dirección del declarante;
c) Nombre y dirección del remitente;
d) Nombre y dirección del destinatario;
e) Nombre y dirección del consignatario;
f) Indicación de la aduana de carga, si es distinta de la de partida;
g) País y aduana de partida;
h) País y aduana de destino;
i) País de origen de las mercancías;
j) Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados y de las unidades de carga;
k) Número de los MCI;
l) Número de las CPIC;
m) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
n) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
o) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
p) Precio de las mercancías;
q) Indicación de las aduanas de cruce de frontera;
r) Firma del declarante; y,
s) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

En el reverso de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional se anotarán las actuaciones de las aduanas de cruce de frontera de salida y entrada de cada País Miembro, así como de la aduana de destino.

La Declaración de Tránsito Aduanero Internacional será llenada por el transportista autorizado y la información contenida en ésta será proporcionada por el remitente. Estará acompañada del documento oficial de exportación del país de procedencia de las mercancías.

Las mercancías que se transporten internacionalmente por carretera, podrán nacionalizarse en la aduana de destino o de cruce de frontera, según lo establecido en el Manifiesto de Carga Internacional, o en la Declaración de Tránsito Aduanero

[232] **Decisión CAN 327, Artículo 1°.**

Internacional.

Se rigen por las disposiciones de la Decisión CAN 327, las operaciones de transporte internacional de mercancías, que circulen bajo el régimen de Tránsito Aduanero Internacional: [233]

- Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;
- Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida; y
- Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro.

Las mercancías transportadas bajo el régimen de tránsito aduanero internacional serán admitidas en territorio aduanero de los Países Miembros con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la importación o exportación eventualmente exigibles, mientras dure la operación de tránsito aduanero internacional.

El declarante es responsable ante las autoridades de aduana por la información consignada en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) o en el documento de tránsito y por la correcta ejecución de la operación de tránsito aduanero internacional.

Toda mercancía transportada bajo el régimen de tránsito aduanero internacional estará amparada por una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

Las mercancías que se declaran en tránsito aduanero internacional, están sujetas en la aduana de partida a las siguientes formalidades:

- A ser declaradas en una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) o en un documento de tránsito;
- Al reconocimiento o aforo de las mercancías por parte de los funcionarios aduaneros competentes;
- Al establecimiento del plazo dentro del cual deberán ser presentadas éstas en la aduana de paso de frontera, el cual deberá constar en el documento de tránsito respectivo;
- Al establecimiento de la ruta hacia el respectivo paso de frontera; y,
- Al precintado o establecimiento de marcas de identificación aduanera u otras medidas pertinentes.

Las unidades de carga y las mercancías precintadas o con sus marcas de identificación aduanera serán presentadas en las aduanas de paso de frontera indicadas en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) o en el documento de tránsito.

Para los efectos del control aduanero, la aduana de partida y las de paso de frontera señalarán la ruta que deberá seguir el transportista en su operación de tránsito aduanero internacional, por sus territorios.

[233] **Decisión CAN 327, Artículo 2°.**

En la aduana de paso de frontera sólo se verificarán las marcas de identificación aduanera o el número, código y estado del precinto aduanero, y de que éste no tenga huellas de haber sido forzado o violado, así como de la unidad de carga. Se dejará constancia de la verificación en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

Las mercancías o la unidad de carga, y las unidades de transporte en el caso del transporte por carretera, deberán presentarse en la aduana de destino, dentro del plazo establecido por la última aduana de paso de frontera, donde se verificará, según sea el caso:

- Que el precinto y la unidad de carga estén en buen estado, de forma tal que no presenten huellas de haber sido violados o manipulados irregularmente;
- Que las marcas de identificación aduanera sean las mismas que hayan sido colocadas en la aduana de partida o en las aduanas de paso de frontera, y de las cuales se haya dejado constancia en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI); y,
- Que las mercancías correspondan a las declaradas cuando no hayan sido transportadas en unidades de carga precintadas.

La operación de tránsito aduanero internacional concluirá en la aduana de destino con la presentación y verificación de la unidad de carga o de las mercancías, conforme lo declarado en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

Los vehículos habilitados y las unidades de carga, se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente exigibles o aplicables sobre los vehículos y equipos que ingresen temporalmente en una operación de transporte. Dicha garantía podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola.

Los vehículos habilitados o las unidades de cargas tomadas en arrendamiento financiero (leasing), así como los vinculados, se constituyen en garantía ante la aduana para los efectos a que se hace referencia en el párrafo anterior, siempre que medie una declaración expresa en este sentido suscrita por el arrendador o propietario del vehículo o unidad de carga.

La mencionada declaración podrá estar contenida en el contrato respectivo o en cláusula adicional.

La aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas, para asegurar el cumplimiento del régimen aduanero y el pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por las mercancías transportadas internacionalmente, sea o no bajo el régimen de tránsito aduanero internacional, por los vehículos habilitados y unidades de carga, así como por los contenedores, tanques y equipos que salgan o ingresen temporalmente.

Tampoco se exigirá otra garantía cuando los vehículos habilitados y las unidades de carga tengan que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido, o cuando deban permanecer en un País Miembro por

causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Cono Sur

En el ámbito del Cono Sur, el control aduanero consiste en una fiscalización, al cual están sujetas las importaciones y exportaciones. Los aspectos aduaneros en el A.T.I.T. se encuentran contemplados en el Anexo I.

El ámbito de aplicación está referido al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino, pudiendo comprender, incluso, un proyecto por vía acuática sin que se produzca trasbordo de las mercancías.

En toda operación de tránsito aduanero internacional se deberá presentar para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación. El transportador es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional; en particular, está obligado a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones[234].
Resulta exigible la inscripción de las empresas transportadoras y de sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen a los efectos de autorizar la admisión temporal de vehículos conduciendo o no mercancías, la que extenderá un documento que deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario.

Asimismo tales vehículos constituyen de pleno derecho la garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal[235].

Las aduanas por las cuales se admitan temporalmente los vehículos, verificarán el equipamiento normal del mismo, para su correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingreso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso, llevando un registro de control de dichos movimientos[236].

Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga[237].

De conformidad al Artículo 14 del Anexo, en la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración DTA. Las autoridades de la aduana de partida controlarán: a) que la declaración DTA esté en regla; b) que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria; c) que las

[234] **Artículos 11 y 12 del Anexo al A.T.I.T. "Aspectos Aduaneros".**
[235] **Artículos 4º y 13 del Anexo al A.T.I.T. "Aspectos Aduaneros".**
[236] **Artículos 7º y 9º del Anexo al A.T.I.T. "Aspectos Aduaneros".**
[237] **Artículo 28 del Anexo al A.T.I.T. "Aspectos Aduaneros".**

mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y d) que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación.

Por su parte, conforme al Artículo 15, en cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y refrendarán la declaración DTA.

Asimismo, las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración de tránsito aduanero para su constancia de la operación y enviarán otro ejemplar refrendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país[238].

En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración de tránsito aduanero referente a las mercancías. En tal caso se controlará: a) La declaración de tránsito aduanero esté en regla; b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria y que los precintos aduaneros estén intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del Anexo.

Para todos los efectos, la declaración de tránsito aduanero hará las veces de manifiesto de las mercancías (MIC-DTA) y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.

Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán la declaración DTA y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA.

Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada conservarán un ejemplar de la declaración DTA para constancia de la operación.

En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga, a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. La aduana de destino conservará un ejemplar de la declaración DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI.

Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes

Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía

[238] **Artículo 16 del Anexo al A.T.I.T. "Aspectos Aduaneros".**

que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales.

Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan por las infracciones aduaneras, las aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.

Cuando las autoridades aduaneras de un país hayan certificado el cumplimiento satisfactorio de la parte de la operación TAI que se ha desarrollado en su territorio, no podrán ya reclamar el pago de los gravámenes citados en el artículo 3 del Anexo III (Aspectos de Seguros), a menos que la certificación haya sido obtenida de manera irregular o fraudulenta o que haya habido violación de las disposiciones del Anexo de aspectos aduaneros. En cambio, si constataran inexactitudes en una declaración DTA o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del Anexo mencionado, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.

Asimismo, los países deberán:

a) Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI;
b) Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes;
c) Facilitar en las aduanas de paso de frontera, a pedido del interesado, el cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos.

Los países cuyos territorios sean limítrofes deberán armonizar los horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes. Por la práctica de las formalidades aduaneras mencionadas en el referido Anexo, la intervención del personal de aduanas no dará lugar a pago alguno, a excepción del funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del personal.

Fronteras

La frontera es el ámbito geográfico que se extiende a partir de los lindes hacia el interior del territorio propio, hasta una distancia convencional prevista según las exigencias de seguridad y defensa de cada país; ella se caracteriza por su dinámica en función de la proyección nacional sobre los confines[239].

[239] **BARBARAN, Gustavo E. POLÍTICAS DE FRONTERAS E INTEGRACIÓN (Texto Completo del Capítulo incluido en el libro "La Política Internacional, el Derecho y el Territorio Nacional", 1998).**

Se ha dicho que las fronteras satisfacen diversos objetivos, además de revestir el papel de delimitación del ámbito físico de un determinado territorio, entre los que cabe mencionar el vinculado a la doble acción: la de promover vínculos de convivencia y la de proyectar las propias pautas e intereses respecto de la zona lindera. Paralelamente a ello, representa un espacio físico en el que se desarrollan una serie de procedimientos que tienen directa incidencia con el desplazamiento de las personas y el intercambio de bienes y servicios.

La experiencia integradora dada en Latinoamérica hizo nacer distintos ordenamientos jurídicos de carácter internacional[240] en los cuales se brindó especial atención al fenómeno fronterizo con el objeto de propender a que el tránsito terrestre por esa zona geográfica se desenvolviese de la forma más adecuada idónea con el fin de facilitar -entre otras cuestiones de importancia- el desarrollo del comercio internacional en las distintas regiones.

Así, tanto en la región andina, como en el ámbito del cono sur del continente se generaron distintas normativas de carácter internacional que estuvieron dirigidas específicamente al tema fronterizo.

En tal sentido es del caso citar que en el ámbito de la COMUNIDAD ANDINA se definió una Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo[241] cuyo objetivo fundamental es elevar la calidad de vida de las poblaciones y el desarrollo de sus instituciones, dentro de los ámbitos territoriales fronterizos entre los Países Miembros de la Subregión.

Entre dichos objetivos se puede señalar lo referido al impulso del desarrollo económico de las denominadas Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), (ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina) que fueron definidos por la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 501.

Por su parte la Decisión N° 271/90 (Sistema Andino de Carreteras), además de definir los tres tipos de ejes viales [242](troncales, interregionales y complementarios) sobre los que se sustentará el transporte internacional entre los países del bloque e identificar sus vías, estipula los cruces de frontera bilaterales incluidos en cada eje troncal y habilita a los países a definir nuevos pasos de frontera en adición a los previstos.

Asimismo, la norma establece que los países miembros deben promover la instalación de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) en los pasos definidos, reiterando las estipulaciones de la decisión N° 257 que en su artículo 73 establecía "Los países Miembros, en el marco de la presente decisión, adoptarán las medidas pertinentes para el establecimiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera".

En las Decisiones N° 398 "Transporte Internacional de Pasajeros y N° 399 "Transporte

---

[240] Acuerdo de Integración Subregional (Acuerdo de Cartagena), suscripto por los GOBIERNOS de Bolivia, Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela, el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, suscripto por los países del Cono Sur, y el Tratado de Asunción que dio origen al MERCOSUR, suscripto el 26 de marzo de 1991 por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – CHILE, celebrado en Potrero de Funes, Provincia de San Luis, República Argentina el 25/6/96 y por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – BOLIVIA, celebrado en Fortaleza, Brasil el 17/12/96, se convino la asociación de dichos países con el Mercosur.

[241] Decisión CAN N° 459

[242] No circunscribe el transporte internacional a los ejes definidos, sino los adopta como los mínimos para el buen funcionamiento del transporte internacional

Internacional de Mercancías por Carretera" se define al Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF como "la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario y se introduce el concepto de Centro Binacional de Atención en Frontera, aunque la definición dada remite en mayor medida a los CENAF[243].

Posteriormente en la Decisión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores N° 502 se define a los "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) como el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de uno o dos países miembros de la Comunidad Andina colindantes, aledaño a un paso de frontera, quedando incluidas las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario, cuyo objetivo está dado en la aplicación de un control integrado en dichos Centros.

En la mencionada norma comunitaria, se da el concepto de control integrado en el sentido de que comprende la verificación y supervisión de las entradas y salidas de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de Atención en Frontera, funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.

Actualmente se está desarrollando en la frontera Bolivia – Perú (Desaguadero) el proyecto piloto para establecer en ella el primer CEBAF, estando prevista la instalación del segundo en la frontera de Perú con Ecuador (Aguas Verdes – Huaquillas).

En lo que se refiere al MERCOSUR resulta del caso hacer alusión al Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación de Comercio, concertado entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, denominado "Acuerdo de Recife"[244], que persiguió la finalidad de establecer las medidas técnicas y operativas a fin de regular los controles integrados en frontera entre los países signatarios define entre otros conceptos el de "área de control integrado", "país sede", "país limítrofe" y "punto de frontera".

A través de la Resolución GMC Nº 49/01, se aprueba la "Nómina de Puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes" y se definen los organismos nacionales de control de cada país responsables de coordinar su implementación.

Asimismo cabe citar -entre otros instrumentos jurídicos- el Primer Protocolo Adicional del Acuerdo de Recife[245], el "Programa de Asunción" sobre medidas de simplificación operacional de tramites de comercio exterior y de frontera[246] y el "Acuerdo sobre Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados parte del MERCOSUR" que trata asuntos

---

[243] Decisión CAN 399, Arts. 1° y 188
[244] Decisión del CMC N° 4/2000, que revoca la Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 5/93
[245] Texto revisado, ordenado y consolidado por la Decisión CMC N° 5/2000 que revoca la Decisión CMC N° 12/93.
[246] Decisión CMC N° 2/1999

de naturaleza migratoria[247]

A todo ello hay que agregar, -con relación a los países del Cono Sur-, lo establecido en los Anexos I y II del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre que tratan sobre los Aspectos Aduaneros y Migratorios respectivamente, y lo que periódicamente se fue acordando bilateralmente por los países signatarios, en el marco del citado Acuerdo.

Fuera de los bloque regionales, se han realizado esfuerzos bilaterales para avanzar en la integración de los controles fronterizos, tal es el caso de las vinculaciones bilaterales entre la República Argentina y las Repúblicas de Bolivia y Chile, donde con fecha 16 de febrero de 1998, se celebró en Buenos Aires, el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera con la República de Bolivia, mientras que el 8 de agosto de 1997, se celebró en Santiago, República de Chile el tratado entre la Republica Argentina y la Republica de Chile sobre Controles Integrados de Frontera.

Además es preciso citar que el 17 de mayo de 1974, se suscribió en Buenos Aires, el Convenio Argentino-Chileno de transporte terrestre en tránsito para vincular dos puntos de un mismo país utilizando el territorio del otro.

A través del mismo, las Partes Contratantes podrán autorizar, el tránsito por su respectivo territorio de vehículos transportando pasajeros o cargas del otro país, para unir dos puntos del territorio de éste, quedando exceptuado el tránsito de vehículos y pertrechos de carácter militar, para el cual se requerirá una autorización especial, que las autoridades del país de origen deberán solicitar, por vía diplomática, al organismo de Defensa competente del país de tránsito, sin perjuicio de los controles que cada una de las Partes Contratantes juzgare necesario realizar.

El ámbito de aplicación del Convenio queda limitado a las siguientes regiones y modalidades de tráfico:

a) Con características de tráfico fronterizo o de corta distancia que incluye el tránsito que vehículos de pasajeros o de carga de uno de los países, efectúen en el territorio del otro, a efectos de atender las necesidades de dos provincias colindantes o de dos localidades de una misma provincia de su país.
b) Con características de servicio de larga distancia en tránsito, similares al tránsito para terceros países limítrofes, que está referido al tránsito por territorio argentino de vehículos de pasajeros o de cargas de Chile, para unir las provincias chilenas de Magallanes, Aysen, Chiloé, Llanquihue y Osorno, sin restricciones en el uso de las rutas.

Solución de controversias

Un eficiente Sistema de Solución de Controversias en el marco de un proceso de integración, se fundamenta, en primer lugar, en que a través del mismo se asegura el imperio del derecho y, en consecuencia, la salvaguarda de la seguridad jurídica y los derechos de los particulares que se desenvuelven en su respectivo ámbito, y, además en que, de darse el supuesto de la no existencia de un mecanismo de tal naturaleza, los particulares recurrirán para su resguardo y protección a los jueces de su nacionalidad.[248]

---

[247] MERCOSUR /RMI/ ACUERDO /Nº 17/1999
[248] PEROTTI, Alejandro Daniel "La experiencia argentina en la solucion de controversias en el MERCOSUR"; Periodico economico tributario, 15 de abril de 2002

Comunidad Andina

En el Acuerdo de Cartagena se atribuye la función jurisdiccional dentro del proceso de integración, al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y se encarga a la Secretaría General la investigación administrativa a fin de determinar la responsabilidad de los Estados Partes por incumplimiento y la vigilancia de la coherencia del ordenamiento jurídico andino.

El Tratado a través del que se crea el Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena, fue suscripto por los Países Miembros en 1979, delimitando sus competencias. En su primera parte, se establece el denominado "Ordenamiento Jurídico Andino" conformado por:

a) el Acuerdo de Cartagena, sus Protocolos e Instrumentos Adicionales;
b) el Tratado de creación del Tribunal de Justicia;
c) las Decisiones de la Comisión; y
d) las Resoluciones de la Junta (hoy en día, es reemplazada por la Secretaría General de la Comunidad Andina.)

Asimismo, en el Artículo 5° del Tratado del Tribunal se establece la obligación general según la cual los Países Miembros deben adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas que conforman el ordenamiento jurídico del Acuerdo de Cartagena, y a no adoptar ni emplear medida alguna que sea contraria a dichas normas o que de algún modo obstaculice su aplicación.

El Tribunal de Justicia tiene competencia sobre tres acciones: la de nulidad, la de incumplimiento y la de interpretación prejudicial.

En virtud de la *acción de nulidad*, le corresponde al Tribunal declarar la nulidad de las Decisiones de la Comisión y de las Resoluciones de la Secretaría General, dictadas en violación de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, incluso por desviación de poder, cuando sean impugnadas por algún País Miembro, o por la Comisión, la Secretaría General o por las personas naturales o jurídicas a quienes les sean aplicables y causen perjuicio.

La *acción de incumplimiento* consiste en un reclamo en el que se alegue que algún País Miembro incumple con sus obligaciones derivadas de las normas que conforman el ordenamiento jurídico andino. Antes de presentar una acción de incumplimiento ante el Tribunal deberán seguirse los trámites previos ante la Secretaría General de la Comunidad Andina en la fase pre-contenciosa o administrativa antes referida.

En la Decisión 425 del Consejo Ministros de Relaciones Exteriores, está contenido el Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina. La Secretaría General debe de oficio o a petición de un País Miembro o un particular, remitir sus observaciones por escrito al País Miembro que estaría incurriendo en incumplimiento de la normativa andina, fijando un plazo para que dicho país responda. Recibida la respuesta o vencido este plazo, la Secretaría General debe pronunciarse mediante dictamen motivado. Independientemente del sentido del Dictamen o si éste no se hubiere emitido, a partir de ese momento se abre la opción de acudir al Tribunal.

Por el *procedimiento de interpretación prejudicial*, los jueces nacionales que conozcan un proceso en que deba aplicarse alguna de las normas del ordenamiento jurídico andino, deben solicitar obligatoriamente la interpretación del Tribunal Andino de Justicia acerca del contenido y alcance de dichas normas, y en función de esa interpretación, apreciar los hechos y decidir la controversia. El objetivo de este mecanismo es el de asegurar la aplicación uniforme de las normas andinas en el territorio de los Países Miembros.

El 28 de mayo de 1996, los Países Miembros suscribieron el Protocolo Modificatorio del Tratado de creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena, conocido como el Protocolo de Cochabamba, que amplia las competencias de dicho órgano y modifica la acción de incumplimiento, puesto que en virtud de tal modificación, las personas naturales y jurídicas podrán acudir directamente al Tribunal en caso de incumplimiento de normas andinas por parte de un País Miembro, siempre y cuando se sigan los trámites previos ante la Secretaría General.

Como consecuencia del Protocolo de Cochabamba se concibió un nuevo recurso por omisión o inactividad, bajo el cual el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores, la Comisión, la Secretaría General y las personas naturales o jurídicas, pueden solicitar el pronunciamiento del Tribunal cuando uno de los referidos órganos comunitarios se abstuviera de cumplir una actividad a la que estuviera obligado expresamente por el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Además, se conceden competencias al Tribunal para dirimir mediante arbitraje las controversias que se susciten por la aplicación o interpretación de contratos, convenios o acuerdos, suscriptos entre órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración o entre éstos y terceros, cuando las partes así lo acuerden.

Por otra parte, el Tribunal y la Secretaría General podrán dirimir mediante arbitraje las controversias que les sometan los particulares respecto de la aplicación o interpretación de aspectos contenidos en contratos de carácter privado y regidos por el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Un aspecto significativo, resulta ser el que se posibilita el acceso directo de los particulares al Tribunal de Justicia, previo agotamiento de un exiguo proceso administrativo (aspecto no contemplado de igual forma en el ámbito del MERCOSUR) con la posibilidad de plantear demandas de incumplimiento contra los propios Estados Parte (art. 25 del Tratado); señalándose por ejemplo, las acciones de incumplimiento interpuestas por los Ingenios RIOPAILA S.A., Central Castilla S.A., Manuelita S.A., INCAUCA S.A., San Carlos S.A., Pichiche S.A., Providencia S.A., Risaralda S.A., La Cabaña S.A. y Mayagüez S.A., (Proceso 73-AI-2000); y, por la República de Colombia (PROCESO 80-AI-2000), en contra de la República Bolivariana de Venezuela, alegando incumplimiento de las obligaciones derivadas del Ordenamiento Jurídico de la Comunidad Andina, en donde el Tribunal, resolvió declarar el incumplimiento de la República Bolivariana de Venezuela, del artículo 4 del Tratado de Creación del Tribunal y del Capítulo V del Acuerdo de Cartagena sobre el Programa de Liberación, al aplicar medidas de contingente arancelario en contra de las importaciones de Chancaca originarias de la República de Colombia, y en función de ello, requirió del Gobierno del mencionado País Miembro, la inmediata eliminación de la medida restrictiva aplicada al comercio del producto en el especificado, no previéndose medida alguna respecto del cumplimiento de dicha resolución.

Por último, a través del Protocolo de Cochabamba se le concede al Tribunal la competencia para conocer las controversias laborales que se susciten en los órganos

e instituciones del Sistema Andino de Integración.

Mercado Común del Sur ((MERCOSUR)

Las divergencias interpretativas o las controversias sobre la aplicación o incumplimiento de las fuentes jurídicas del MERCOSUR, por parte de los Estados miembros, fueron contempladas en los procedimientos establecidos en el Protocolo de Brasilia del 17 de diciembre de 1991, conforme a lo siguiente:

1. Negociaciones directas del los Estados Partes.
2. Si fracasan las negociaciones directas, se da intervención al Grupo Mercado Común que formula recomendaciones tendientes a la solución de la controversia;
3. Si no se acatan las recomendaciones, el paso siguiente es someter el diferendo a un Tribunal Arbitral, quedando habilitado los Estados Partes a adoptar medidas compensatorias temporarias, si el mismo no es cumplido dentro de los 30 días de dictado.

Paralelamente y coexistiendo con el sistema fijado por el Protocolo de Brasilia, en el Protocolo de Ouro Preto se fija un Procedimiento General para reclamaciones ante la Comisión de Comercio del MERCOSUR. Dichas reclamaciones deben estar relacionadas con las políticas comerciales comunes con el comercio intra-Mercosur o con el comercio con terceros países. Pueden ser presentadas, tanto por los Estados Partes como por los particulares, y deben ser incorporadas a la Agenda de la reunión de la Comisión de Comercio del MERCOSUR. Sin en la reunión no surge una decisión se debe remitir los antecedentes a un Comité Técnico, que deberá emitir dictamen dentro de los 30 días. El dictamen puede ser convergente o divergente respecto a la opinión de los expertos, y debe ser elevado a la Comisión de Comercio del MERCOSUR. Recibido el dictamen, la Comisión debe decidir al respecto. Si no logra consenso debe elevar las alternativas propuestas y las conclusiones del Comité Técnico al Grupo Mercado Común.

Si no se logra consenso en este organismo comunitario, el Estado reclamante puede recurrir directamente al procedimiento previsto en el Protocolo de Brasilia.

Si por el contrario, ya sea en la Comisión de Comercio del MERCOSUR o en el Grupo Mercado Común se lograra consenso sobre la procedencia de la reclamación, el órgano comunitario determinará un plazo razonable para que el Estado reclamado adopte e instrumente las medidas aprobadas. Si el Estado reclamado no cumple con las medias aprobadas en el plazo fijado, el Estado reclamante puede recurrir directamente al procedimiento previsto en el Capítulo IV del Protocolo de Brasilia. El Tribunal Arbitral que se constituya, podrá dentro de los 15 días contados desde su constitución, adoptar las medidas provisionales que considere apropiadas.

Ahora bien, en fecha 18 de febrero de 2002, se suscribió el Protocolo de Olivos, Provincia de Buenos Aires, República Argentina para la Solución de Controversias en el MERCOSUR, a través del cual se deroga, a partir de su entrada en vigencia, el Protocolo de Brasilia para la Solución de Controversias, suscripto el 17 de diciembre de 1991 y asimismo, también se deroga el Reglamento del Protocolo de Brasilia, Decisión CMC 17/98.

La entrada en vigencia está prevista para el trigésimo día contado a partir de la fecha en que haya sido depositado el cuarto instrumento de ratificación. [249]

Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación que se determina en el Protocolo de Olivos es el siguiente:

1. Las controversias que surjan entre los Estados Partes sobre la interpretación, aplicación o incumplimiento del Tratado de Asunción, del Protocolo de Ouro Preto, de los protocolos y acuerdos celebrados en el marco del Tratado de Asunción, de las Decisiones del Consejo del Mercado Común, de las Resoluciones del Grupo Mercado Común y de las Directivas de la Comisión de Comercio del MERCOSUR
2. Las controversias comprendidas en el ámbito de aplicación del Protocolo que puedan también ser sometidas al sistema de solución de controversias de la Organización Mundial del Comercio o de otros esquemas preferenciales de comercio que sean parte individualmente los Estados Partes del Mercosur, podrán someterse a uno u otro foro a elección de la parte demandante. Sin perjuicio de ello, las partes en la controversia podrán, de común acuerdo, convenir el foro. Una vez iniciado un procedimiento de solución de controversias de acuerdo a lo señalado, ninguna de las partes podrá recurrir a los mecanismos establecidos en los otros foros respecto del mismo objeto.

Se podrán establecer mecanismos expeditos para resolver divergencias entre Estados Partes sobre aspectos técnicos regulados en instrumentos de políticas comerciales comunes, en cuyo caso las reglas de funcionamiento, el alcance de esos mecanismos y la naturaleza de los pronunciamientos que se emitieran en los mismos serán definidos y aprobados por Decisión del Consejo del Mercado Común.

Al igual que en el Protocolo de Brasilia, los Estados partes en una controversia deberán procurar resolverla, en primer lugar, mediante negociaciones directas.[250]

Si mediante las negociaciones directas no se alcanzare un acuerdo o si la controversia fuere solucionada solo parcialmente, cualquiera de los Estados partes en la controversia podrá iniciar directamente el procedimiento arbitral.

Sin perjuicio de lo ello, los Estados partes en la controversia podrán, de común acuerdo, someterla a consideración del Grupo Mercado Común. En tal caso, éste formulará recomendaciones que, de ser posible, serán expresas y detalladas tendientes a la solución del diferendo.

La controversia también podrá ser llevada a la consideración del Grupo Mercado Común si otro Estado, que no sea parte en la controversia, requiriera justificadamente tal procedimiento al término de las negociaciones directas. En ese caso, el procedimiento arbitral iniciado por el Estado Parte demandante no será interrumpido, salvo acuerdo entre los Estados partes en la controversia. En este supuesto, el Grupo Mercado Común podrá formular comentarios o recomendaciones al respecto.

Si la controversia no hubiera podido solucionarse conforme a los procedimientos previstos precedentemente, cualquiera de los Estados partes en la controversia podrá

[249] **La República Argentina a través de la Ley N° 25.663 aprobó el Protocolo de Olivos para la Solución de Controversias en el Mercosur, suscripto el 18 de febrero de 2002. No se tienen antecedentes respecto al resto de los paises.**
[250] **Protocolo de Olivos, Artículo 4°.**

comunicar a la Secretaría Administrativa del Mercosur su decisión de recurrir al procedimiento arbitral que se establece al respecto.

El procedimiento arbitral se sustanciará ante un Tribunal Ad Hoc. El objeto de la controversia quedará determinado por los escritos de presentación y de respuesta presentados ante el Tribunal Arbitral Ad Hoc, no pudiendo ser ampliado posteriormente.

El Tribunal Arbitral Ad Hoc, a pedido de la parte interesada podrá dictar las medidas provisionales que considere apropiadas, en el caso de que existan presunciones fundadas de que el mantenimiento de la situación pueda ocasionar daños graves e irreparables a una de las partes en la controversia,.

El Tribunal Arbitral Ad Hoc dictará el laudo en un plazo de sesenta (60) días.

El laudo del Tribunal ad hoc es susceptible del recurso de revisión por ante el Tribunal Permanente de Revisión. Dicho recurso está limitado a las cuestiones de derecho tratadas en la controversia y a las interpretaciones jurídicas desarrolladas en el laudo del Tribunal Arbitral Ad Hoc.

Los laudos de los Tribunales Ad Hoc dictados en base a los principios ex aequo et bono no serán susceptibles del recurso de revisión.

El Tribunal Permanente de Revisión podrá confirmar, modificar o revocar los fundamentos jurídicos y las decisiones del Tribunal Arbitral Ad Hoc.

El laudo del Tribunal Permanente de Revisión será definitivo y prevalecerá sobre el laudo del Tribunal Arbitral Ad Hoc.

Las partes en una controversia, culminado el procedimiento en caso de fracasar las negociaciones directas, podrán acordar expresamente someterse directamente y en única instancia al Tribunal Permanente de Revisión.

En este supuesto los laudos del Tribunal Permanente de Revisión serán obligatorios para los Estados partes en la controversia a partir de la recepción de la respectiva notificación; no estarán sujetos a recurso de revisión y tendrán con relación a las partes fuerza de cosa juzgada.

Los laudos de los Tribunales Arbitrales Ad Hoc son obligatorios para los Estados partes en la controversia a partir de su notificación y tendrán, con relación a ellos, fuerza de cosa juzgada si en el plazo pertinente no fuese interpuesto el recurso de revisión.

En el caso de los laudos del Tribunal Permanente de Revisión los mismos son inapelables, obligatorios para los Estados partes en la controversia a partir de su notificación y tendrán, con relación a ellos, fuerza de cosa juzgada.

Los laudos deberán ser cumplidos en la forma y con el alcance con que fueron dictados.
La adopción de medidas compensatorias en los términos de este Protocolo no exime al Estado parte de su obligación de cumplir el Laudo.

Cualquiera de los Estados partes en la controversia podrá solicitar una aclaración del laudo del Tribunal Arbitral Ad Hoc o del Tribunal Permanente de Revisión y sobre la forma en que el laudo deberá cumplirse.

El Tribunal respectivo se expedirá sobre el recurso.

Los laudos de los Tribunales Ad Hoc o los del Tribunal Permanente de Revisión, según el caso, deberán ser cumplidos en el plazo que los respectivos tribunales establezcan

El Estado parte obligado a cumplir el laudo informará a la otra parte en la controversia así como al Grupo Mercado Común, por intermedio de la Secretaría Administrativa del Mercosur, sobre las medidas que adoptará para cumplir el laudo, dentro de los quince (15) días contados desde su notificación.

En caso de que el Estado beneficiado por el laudo entienda que las medidas adoptadas no dan cumplimiento al mismo, tendrá un plazo determinado desde la adopción de aquellas, para llevar la situación a la consideración del Tribunal Ad Hoc o del Tribunal Permanente de Revisión, según corresponda.El Tribunal respectivo deberá dirimir las cuestiones referidas.

Facultad de aplicar medidas compensatorias

Si un Estado parte en la controversia no cumpliera total o parcialmente el laudo del Tribunal Arbitral, la otra parte en la controversia tendrá la facultad, durante un plazo determinado, de iniciar la aplicación de medidas compensatorias temporarias, tales como la suspensión de concesiones u otras obligaciones equivalentes, tendientes a obtener el cumplimiento del laudo.

El Estado Parte beneficiado por el laudo procurará, en primer lugar, suspender las concesiones u obligaciones equivalentes en el mismo sector o sectores afectados. En el caso que considere impracticable o ineficaz la suspensión en el mismo sector, podrá suspender concesiones u obligaciones en otro sector, debiendo indicar las razones que fundamentan esa decisión.

Las medidas compensatorias a ser tomadas deberán ser informadas formalmente, por el Estado Parte que las aplicará, al Estado Parte que debe cumplir el laudo.

Facultad de cuestionar medidas compensatorias

Si el Estado Parte beneficiado por el laudo aplicara medidas compensatorias por considerar insuficiente el cumplimiento del mismo, pero el Estado Parte obligado a cumplirlo estimara que las medidas que adoptó son satisfactorias, este podrá llevar la situación a consideración del Tribunal Arbitral Ad Hoc o del Tribunal Permanente de Revisión, según corresponda.[251]

En caso que el Estado Parte obligado a cumplir el laudo considere excesivas las medidas compensatorias aplicadas, podrá solicitar que el Tribunal Ad Hoc o el Tribunal Permanente de Revisión se pronuncie al respecto.

El Tribunal se pronunciará sobre las medidas compensatorias adoptadas. Evaluará, según el caso, la fundamentación esgrimida para aplicarlas en un sector distinto al afectado, así como su proporcionalidad con relación a las consecuencias derivadas del incumplimiento del laudo.

Al analizar la proporcionalidad el Tribunal deberá tomar en consideración, entre otros elementos, el volumen y/o valor del comercio en el sector afectado, así como todo otro

[251] **Protocolo de Olivos, Artículo 32.**

perjuicio o factor que haya incidido en la determinación del nivel o monto de las medidas compensatorias.

El Estado Parte que tomó las medidas compensatorias, deberá adecuarlas a la decisión del Tribunal.

Derecho aplicable

Los Tribunales Arbitrales Ad Hoc y el Tribunal Permanente de Revisión decidirán la controversia en base al Tratado de Asunción, al Protocolo de Ouro Preto, a los protocolos y acuerdos celebrados en el marco del Tratado de Asunción, a las Decisiones del Consejo del Mercado Común, a las Resoluciones del Grupo Mercado Común y a las Directivas de la Comisión de Comercio del MERCOSUR, así como a los principios y disposiciones de Derecho Internacional aplicables a la materia, sin perjuicio de la facultad de dichos Tribunales de Arbitrales Ad Hoc o la del Tribunal Permanente de Revisión cuando actúe en instancia directa y única, de decidir la controversia ex aequo et bono, si las partes así lo acordaren.[252]

Ámbito de aplicación

Los particulares afectados, (personas físicas o jurídicas) podrán efectuar reclamos con motivo de la sanción o aplicación, por cualquiera de los Estados Partes, de medidas legales o administrativas de efecto restrictivo, discriminatorias o de competencia desleal, en violación del Tratado de Asunción, del Protocolo de Ouro Preto, de los protocolos y acuerdos celebrados en el marco del Tratado de Asunción, de las Decisiones del Consejo del Mercado Común, de las Resoluciones del Grupo Mercado Común y de las Directivas de la Comisión de Comercio del Mercosur.[253]

Los particulares afectados formalizarán los reclamos ante la Sección Nacional del Grupo Mercado Común del Estado Parte donde tengan su residencia habitual o la sede de sus negocios.

Si el reclamo se refiere a una cuestión que haya motivado la iniciación de un procedimiento de Solución de Controversias señalado precedentemente, la Sección Nacional del Grupo Mercado Común que haya admitido el reclamo deberá entablar consultas con la Sección Nacional del Grupo Mercado Común del Estado Parte al que se atribuye la violación a fin de buscar, a través de aquéllas, una solución inmediata a la cuestión planteada.

Finalizadas las consultas sin que se hubiera alcanzado una solución, la Sección Nacional del Grupo Mercado Común elevará el reclamo sin más trámite al Grupo Mercado Común.

Recibido el reclamo, el Grupo Mercado Común evaluará los requisitos sobre los que basó su admisión la Sección Nacional, en la primera reunión siguiente a su recepción. Si concluyere que no están reunidos los requisitos necesarios para darle curso, rechazará el reclamo sin más trámite, debiendo pronunciarse por consenso.

Si el Grupo Mercado Común no rechazare el reclamo, éste se considerará aceptado. En este caso el Grupo Mercado Común procederá de inmediato a convocar a un grupo de expertos, que deberá emitir un dictamen acerca de su procedencia.

---

[252] **Protocolo de Olivos, Artículo 34**
[253] **Protocolo de Olivos, Artículo 39**

El grupo de expertos dará oportunidad al particular reclamante y a los Estados involucrados en el reclamo, de ser oídos y de presentar sus argumentos en audiencia conjunta.

El grupo de expertos elevará su dictamen al Grupo Mercado Común.

Si en dictamen unánime se verificare la procedencia del reclamo formulado en contra de un Estado Parte, cualquier otro Estado Parte podrá requerirle la adopción de medidas correctivas o la anulación de las medidas cuestionadas. Si su requerimiento no prosperare, el Estado Parte que lo efectuó podrá recurrir directamente al procedimiento arbitral.

Recibido el dictamen que considere improcedente el reclamo por unanimidad, el Grupo Mercado Común dará de inmediato por concluido el mismo.

En caso que el grupo de expertos no alcance la unanimidad para emitir el dictamen, elevará sus distintas conclusiones al Grupo Mercado Común, que dará de inmediato por concluido el reclamo.

La finalización del reclamo por parte del Grupo Mercado Común, no impedirá que el Estado Parte reclamante dé inicio a los procedimientos previstos precedentemente.

Con relación al tema de la solución de controversias existe una apreciación en cuanto a que las resoluciones que se adopten tienen el efecto de una “declaración virtual”, que en términos prácticos transmite una suerte de “esterilidad” del ordenamiento jurídico respecto a un supuesto de inobservancia de la normativa. No obstante ello, se ha entendido que las sentencias internacionales, aunque formalmente se reputen meramente declarativas, son intrínsecamente sentencias declarativas de condena".[254]

[254] BIDART CAMPOS, Germán y ALBANESE, Susana, “Derecho Internacional, Derechos Humanos y Derecho Comunitario”, Ed. EDIAR, Buenos Aires, 1998,Pág. 75. En el pie de página, se cita a Lorenzo M. Bujosa Vadell,en su artículo "La eficacia de las sentencias del Tribunal Europeo de Derechos Humanos" publicado en La Ley, el 9/2/98.

Regímenes vigentes en los países de América del Sur.

Transporte por automotor de pasajeros

República Argentina[255]

En el régimen vigente en la República Argentina se consagra un sistema mixto parcialmente regulado y con ciertas características de flexibilización en cuanto al acceso a la prestación de los servicios en lo que se refiere a la prestación de los denominados servicios de tráfico libre, los servicios ejecutivos y los servicios de transporte para el turismo[256].

Ámbito de aplicación espacial

Comprende los servicios que se realizan:

a) En la Capital Federal
b) Entre la Capital Federal y las provincias
c) Entre las provincias
d) En los puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las provincias

Los servicios de transporte interurbano se clasifican en:

- Servicios públicos
- Servicios de tráfico libre
- Servicios de transporte para el turismo
- Servicios ejecutivos

Servicio público

El ordenamiento jurídico vigente en la República Argentina, mantiene inalterable el instituto del servicio público. El régimen vigente lo contempla como aquél que tiene por objeto satisfacer con continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, las necesidades de carácter general en materia de transporte (Decreto Nº 958/92, Artículo 13)[257].

---

[255] Referencias Normativas: Ley 12346; Decreto Nº 958/92; Decreto Nº 808/95 y Decreto 2407/2002

[256] Cabe poner de manifiesto que por el Decreto N° 2407/2002, en el Artículo 7º, se dispuso la suspensión a partir del día 29 de noviembre de 2002, y hasta el 31 de diciembre de 2003 la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de permisos de Servicios de Tráfico Libre y Servicios Ejecutivos, en el Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor creado por el Decreto Nº 958/92. con excepción de las contenidas en el Régimen transitorio de frecuencias de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional que se desarrolla en todo el territorio de la Nación (Decreto N° 2407/02, Anexo I), en las Normas y características generales relativas a la de una nueva categorización de los vehículos y a la aplicación de bandas tarifarias de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional que se desarrolla en todo el territorio de la Nación (Decreto N° 2407/02, Anexo II), y en el Artículo 2º de la Resolución Nº 140 de fecha 7 de noviembre de 2000 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.
A su vez, a través de la Resolución N° 13/2002 modificatoria de la Resolución N° 127/2001, ambas de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE se dispuso la continuidad de la suspensión de la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de inscripciones vigentes correspondientes a los servicios para el Turismo en el Registro mencionado.

[257] MARIENHOFF, *Miguel S*. "Tratado de Derecho Administrativo", *Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires 1970, 5 Tomos;* BARRA, Rodolfo Carlos "Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público" *LA LEY 1982-B, p. 363;* BANDEIRA DE MELLO, Celso. "Naturaleza y caracteres del transporte colectivo de pasajeros". Exposición realizada en el Primer Simposio Internacional sobre Responsabilidad Civil en el Transporte Terrestre. Montevideo, R.O.U., diciembre 9, 10 y 11 de 1987.

Como se observa, el transporte en cuanto servicio público participa de todos los caracteres del servicio público en general. En tal sentido la Autoridad Pública define la conveniencia de dicho servicio en función del interés general de la comunidad, buscando satisfacer las necesidades de los usuarios. Tales caracteres, se presentan respecto de los servicios públicos interurbanos.

El título jurídico que posibilita la ejecución del servicio público es el permiso, que es un acto jurídico administrativo de naturaleza contractual, por el cual el Estado satisface necesidades generales valiéndose de la colaboración voluntaria de los administrados para la prestación de dicho servicio. Tiene lugar entre el transportista y el Estado, y su finalidad se ve reflejada en la satisfacción de una necesidad pública, como lo es el posibilitar el desplazamiento de personas de un lugar a otro.

Dicho permiso ha sido interpretado como una relación jurídica contractual de naturaleza administrativa, a la que se le aplican los principios doctrinarios y jurisprudenciales atinentes a la figura del contrato de concesión de servicio público. Vale decir como una figura análoga a la concesión.

Dentro de la clasificación que la doctrina hace de los contratos administrativos, el referido permiso (entendido como concesión), queda incluido en la especie denominada "contratos de colaboración", que se caracteriza en que lo esencial esta dado por la prestación que el particular cocontratante debe al Estado, la que implica colaborar con la función administrativa.

En alguna oportunidad, y para el caso de situaciones anormales y de urgencia, se admitió la ocupación temporánea anormal de bienes e instalaciones por parte de la autoridad pública,[258] no obstante lo cual la norma no llegó a ser aplicada. También hubo disposiciones según las cuáles el Estado podía hacerse cargo de los servicios, en casos en que se hubieran aplicado sanciones de suspensión o caducidad de los de los permisos otorgados[259]. No obstante ello, en la actualidad la posibilidad de la intervención directa del Estado en la prestación de los servicios ha quedado totalmente descartada.

Procedimiento para adjudicar el permiso.

Se incluye de manera expresa y excluyente el procedimiento de la licitación pública como modo de seleccionar a quién pretende asumir el carácter de permisionario (Decreto N° 958/92, modificado por el Decreto N° 808/95).

En tal sentido se entendió conveniente -sobre la base de los antecedentes que se registran tanto desde el punto de vista normativo como doctrinario- instituir

---

43 Se ha considerado -si bien con respecto a los servicios públicos en general, y más exactamente a los privatizados- como un contrato de derecho administrativo. (VILAS DÍAZ COLODRERO, Jorge H. *"Los derechos de los usuarios frente a los servicios públicos privatizados (Reflexiones hacia un modelo de coordinación y participación entre el Estado, las concesionarias y los usuarios para un servicio público mejor)",* Jurisprudencia Argentina 1994-III, p. 725). Sin embargo, -y en especial en cuanto a la materia que nos ocupa- sin desconocer la valía de dicho trabajo, no nos alineamos dentro de este criterio, pues consideramos que el contrato de transporte (también denominado *"contrato de pasaje"* según algunos), constituye un negocio jurídico de naturaleza privada, comercial en la especie. Respecto de ello, cabe lo señalado en OLIVIERI, "Transporte por automotor de pasajeros en el ámbito interurbano e internacional", pág. 233, nota 161, con cita a DÍAZ COLODRERO, ob. cit. y CASSAGNE , Juan Carlos "La responsabilidad contractual del Estado en el campo del Derecho Administrativo", ED 100-986 y jurisprudencia allí citada.

[258] Decreto N° 429/86

[259] Decreto Nro. 3106/61 (Artículo 7, última parte), del Reglamento aprobado por el Decreto Nro. 27.911/39 (Artículo 9, apartado 3) y del Reglamento de Penalidades aprobado por Decreto Nro. 698/79 (Artículo 6 y 68)

definitivamente dicho procedimiento, por considerarlo como el más idóneo a fin de seleccionar al tercero que va a ingresar al sistema de transporte como adjudicatario de un permiso. En efecto, dicho procedimiento al presentar como notas sobresalientes la concurrencia, la publicidad, la igualdad y la oposición, aparece como el más apto para el logro de tal cometido.

Cesión de permiso de servicio público

De conformidad a lo establecido en el Decreto N° 958/92, modificado por el Decreto N° 808/95, los permisos de explotación del servicio público de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional no podrán ser cedidos ni transferidos total o parcialmente sin la expresa autorización de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. La persona física o jurídica que resulte cesionaria deberá reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de un permiso con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, y asimismo, asumirá a su cargo todas las obligaciones que eran responsabilidad del cedente, vinculada con la prestación del servicio de transporte.

La transferencia de cesión de permiso será autorizada solamente cuando se materialice exclusivamente en empresas permisionarias de servicios públicos de jurisdicción nacional, ya sean interprovinciales o internacionales.

La Autoridad de Aplicación debe evaluar si la transferencia o cesión solicitada está orientada hacia la monopolización de la oferta en corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, con el objeto de asegurar la diversificación de operadores.

Adecuación del permiso

Como se ha dicho anteriormente, el permiso para explotar el servicio público de transporte por automotor de personas constituye un contrato administrativo. El principal efecto de dicho régimen es el principio de la mutabilidad del contrato. Con ello *"...el contrato administrativo se aleja de la rigurosa inflexibilidad de los contratos de derecho privado, caracterizada por la regla del contrato "lex inter-partes". Esto no importa un total abandono de los efectos del acuerdo de voluntades que dió vida al contrato. El principio de mutabilidad encontrará sus propios límites en el objeto del contrato y en la finalidad que motivó la contratación: la satisfacción de un concreto interés público por parte de la Administración y el beneficio económico previsto por parte del administrado..."*[260].

Conforme a lo establecido en el Decreto N° 958/92, modificado por el Decreto N° 808/95[261], las empresas de servicio público podrán solicitar la adecuación de cada permiso, de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transporte.

En tal sentido podrán ampliar las modalidades de trafico que sean exclusivamente interjurisdiccionales. Además podrán incrementar sin límite las frecuencias autorizadas de sus servicios. Asimismo podrán solicitar la reducción de las frecuencias en los servicios públicos que realice. Dicha reducción será equivalente a la oferta adicionada de servicio público o de tráfico libre.

---

[260] **BARRA, Rodolfo Carlos, "La Intangiblidad de la Remuneración del contratista particular en los contratos administrativos", El Derecho 62, Pág. 727.**
[261] **Artículo 19.-**

La Autoridad de Aplicación resolverá en consecuencia, teniendo en cuenta lo señalado, las modalidades de tráfico y todo otro elemento que resulte vinculado a dicho aspecto, pudiendo rechazar la solicitud de reducción por razones fundadas en el interés público, a fin de mantener el servicio donde resultare necesario.

A través del Decreto N° 2407/2002 se aprobó un régimen Transitorio de frecuencias de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional, cuya implementación fue postergada hasta el 15 de marzo de 2003 (Resolución 95/2003 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE)

Extinción del permiso de servicio público.

Como todo contrato administrativo, el permiso se extingue, entre otras causas, por:

a) *Vencimiento del plazo*. Es el supuesto de haberse cumplido el plazo por el cual el permiso fue adjudicado, conforme se desprende del respectivo contrato.

b) *Renuncia del permisionario*. Rescisión bilateral. Debe mediar conformidad de parte de la Autoridad de Aplicación.

c) Caducidad. Rescisión unilateral.

En materia de transporte por automotor de pasajeros, la Ley N°. 21.844 que establece el Régimen de sanciones por infracciones a las normas legales y reglamentarias en materia de transporte automotor, incluye a la caducidad como sanción, y en el Régimen de Penalidades aprobado por Decreto N° 253/95, modificado por el Decreto N° 1395/98**,** al definirse los distintos tipos de infracciones se incluye la caducidad como sanción en referencia a distintos tipos de transgresión.

En tal sentido, es de destacar que en el mencionado Régimen de Penalidades, se establece que la sanción de caducidad del permiso, produce la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad de Aplicación, e impede que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar teniendo en cuenta dicho permiso[262]**.**

Como consecuencia de ello, pareciera desprenderse que la caducidad como sanción contenida en la Ley Nº 21.844 y en el Régimen de Penalidades vigente, sólo podría ser aplicada en caso de darse las distintas conductas incluidas en dicho Régimen, para las cuáles se previó la referida sanción de caducidad. En cambio, ante supuestos no previstos como infracción tipificada por el régimen respectivo, pero que revelarían una conducta irregular del permisionario, podría tener lugar la “rescisión unilateral”.

La rescisión unilateral y la caducidad se rigen por similares principios. Existe una íntima relación que en lo substancial las identifica.[263] Se señala que dicha potestad la posee la Administración sin necesidad de texto expreso que la consagre, pues existe en principio implícita, pues integra el conjunto de prerrogativas de la misma en materia de contratos administrativos en razón de su objeto.[264]

---

[262] Régimen de Penalidades, art.4º.
[263] MARIENHOFF, “Tratado...cit.” T. III-A, páginas 586 y 587
[264] MARIENHOFF, “Tratado...cit.” T. III-A. p. 586. En la Ley de Procedimientos Administrativos Nº 19.549, en el art. 21, se dispone que la Administración podrá declarar la caducidad de un acto administrativo, cuando el interesado no cumpliere las condiciones fijadas en el mismo, pero deberá mediar previa constitución en mora y

La caducidad produce efectos *"ex nunc",* es decir, hacia el futuro, o sea a partir de la fecha en que el concontratante fue notificado, e impide que el cocontratante, en el caso el permisionario, continúe ejecutando el permiso. En lo que respecta a los bienes del cocontratante, la caducidad en principio no tiene efecto alguno, por lo que siguen perteneciéndole al mismo[265].

d) Supuesto de quiebra del permisionario[266].

La Administración cuando contrata lo hace con una persona física o jurídica determinada, que ha elegido porque la considera la mejor, la más apta para la ejecución de la relación contractual creada y para la satisfacción del interés público.[267] Esa situación se ve conmovida ante una declaración de quiebra del referido cocontratante, ya que en virtud de la misma, el fallido queda desapoderado de pleno derecho de sus bienes, existentes al momento de la declaración, no pudiendo realizar actos de administración y menos aun de disposición[268].

El texto legal al prever los efectos de la declaración de quiebra respecto ciertas relaciones jurídicas en particular, incluye el supuesto de los contratos con prestación personal e irreemplazable del fallido, de ejecución continuada y normativos, supuesto para los que se dispone que se resuelven con motivo de la quiebra, quedando comprendidos en dicha disposición los contratos de mandato, cuenta corriente, agencia y concesión o distribución[269].

Es por ello que, podría interpretarse que el mencionado permiso queda alcanzado por lo dispuesto en el texto legal, dado su asimilación a la figura de la concesión de servicio público y atento que también se trata de una prestación personal y continuada de parte del fallido.

Vigencia de los permisos

En el caso del transporte interurbano los permisos que fueron otorgados en el orden nacional, quedaron prorrogados por el término de DIEZ (10) años en virtud de lo establecido en el Artículo 46 del Decreto N° 958/92, -período que culminó el pasado 18 de junio de 2002, y en la actualidad rige lo establecido en el Decreto N° 2407/2002, en virtud del cual, los permisionarios que contaren con permisos para la explotación de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional, concedidos, prorrogados en base a lo señalado precedentemente, deberán ajustarse a las condiciones técnico-operativas y económico-financieras que fije la Autoridad de Aplicación, para continuar con la vigencia de los permisos. Una vez satisfecho el cumplimiento de tales condiciones se suscribirán los respectivos contratos de permisos. Dichas condiciones fueron fijadas a través de la Resolución N° 411/2002 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

---

concesión de un plazo suplementario razonable al efecto. Es de destacar, que todo permiso se servicio público de transporte por automotor de pasajeros es otorgado mediante un acto adminisitrativo, y, asimismo, que la citada ley resulta de aplicación a los contratos, permisos o concesiones administrativas (art. 7º, último párrafo).

[265] MARIENHOFF, "Tratado... cit.", T III-A, p. 569.

[266] Con relación a dicho cabe mencionar lo que se desprende del nuevo Régimen de los Concursos y Quiebras establecido por la Ley Nº 24.522.

[267] ESCOLA, Héctor Jorge "Tratado General de los Contratos Administrativos" T. I, pág. 490

[268] Ley Nº 24.522, art. 107.

[269] Ley Nº 24.552, art. 147.

Servicio de tráfico libre

Los servicios de tráfico libre son aquellos con relación a los cuales no existe restricción alguna en cuanto a la fijación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico. Sólo pueden ser efectuados por los transportistas que fuesen titulares de un permiso de servicio público respecto de un recorrido que supere los CINCUENTA (50) kilómetros, lo que equivale decir que la titularidad de un permiso bajo el régimen de servicio público permitirá acceder, en libertad de condiciones, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de jurisdicción federal (Decreto Nº 958/92, art. 14).

Ahora bien, conforme a lo dispuesto por el Decreto N° 2407/2002 (Artículo 7°), quedó suspendida hasta el 31 de diciembre de 2003 la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de permisos de Servicios de Tráfico Libre.

Servicio de transporte para el turismo[270].

Es aquél que se efectúa con el fin de satisfacer la demanda de los servicios de transporte incluidos a una Programación Turística, u otro evento relacionado con la ciencia, el arte, la técnica, el deporte y toda otra expresión cultural o espiritual del hombre, vinculando orígenes y destinos ubicados en distintas jurisdicciones, y que se realiza por itinerarios variables y sin frecuencias preestablecidas. La naturaleza de estos servicios hace que la prestación del transporte esté sujeta a la referida programación turística.

Como se aprecia, en dichos servicios:

- Sólo se reconoce como objeto la atención de una programación turística.
- Sus operadores pueden establecer libremente los recorridos, modalidades y duración máxima y mínima de los servicios.
- Solamente pueden transportarse pasajeros vinculados con la referida programación turística, cuyos datos deben quedar asentados en una lista confeccionada previamente.

En consecuencia, en dichos servicios no se presentan los rasgos propios del denominado “servicio público”. La expresión “servicio público” -en función de lo normado por el Decreto Nº 958/92- debe quedar reservada a los servicios comúnmente denominados *“de línea regular”,* debiéndose concluir que un servicio de transporte por automotor para el turismo, no encuadra dentro del concepto de “servicio público”.

Como consecuencia de ello, en oportunidad de llevarse a cabo una programación turística, la prestación principal no está dada por el transporte en sí mismo, sino que se ve reflejada en la satisfacción total de dicha programación.

En tal caso, las partes de la relación contractual son el usuario o cocontratante de la programación turística y el agente de viajes que es el que organiza la programación, y quién, a su vez, celebra el acuerdo con el transportista para la atención de sus clientes

con los que ha convenido brindarles todas las prestaciones incluidas en la aludida programación[271].

Servicio ejecutivo.

Es aquel que ofrece un alto nivel de confortabilidad y comodidad utilizándose a tal efecto exclusivamente un vehículo que incluye la incorporación de los denominados "asientos cama", y que presenta las características técnico constructivas y de diseño que al efecto estableció la Autoridad de Aplicación. No constituye servicio público y el valor tarifario es propuesto libremente por el operador.

Los servicios ejecutivos y los de transporte para el turismo se caracterizan por un régimen totalmente abierto en cuanto al ingreso al sistema y a la posibilidad de operación de los mismos.

Como consecuencia de lo dispuesto por el Decreto N° 2407/2002 (Artículo 7°), quedó suspendida hasta el 31 de diciembre de 2003 la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de permisos de Servicios Ejecutivos.

Régimen jurídico de los prestadores

En el Decreto Nº 958/92, se fijan distintas exigencias que deben reunir los prestatarios de servicios de transporte por automotor interurbano de jurisdicción nacional, sean personas físicas o jurídicas, las cuáles a continuación se pasarán a detallar.

Personas físicas[272]

Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

a) Estar inscriptos en la matrícula de comerciante.
b) Estar inscriptas en los organismos impositivos y previsionales que correspondan.
c) Poseer domicilio real en el país.

La persona física presentará la siguiente documentación:

Documento de identidad donde conste el domicilio con su domicilio real actualizado.

b) Constancia de estar inscripto en la matrícula de comerciante expedido por el Registro Público de Comercio.
c) Constancia de inscripción ante Organismos impositivos y previsionales

[271] **Resolución Nº 11/93, modificada por Resolución Nº 367/94, ambas de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, Anexo I, Punto I.4. La existencia de una programación turística es determinante para que se vea configurado el servicio de transporte para el turismo. Como consecuencia de lo dispuesto en la Resolución N° 127/2001, modificada por la Resolución N° 13/2002, ambas de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, se suspendió la recepción de nuevas solicitudes de inscripción relativas a los servicios de transporte para el turismo.**
[272] **Decreto Nº 958/92, art. 6º.**

Personas jurídicas.

Sociedades de Derecho

Las sociedades de derecho deberán encuadrarse en las disposiciones contenidas en la Ley Nº 19550 (t.o. 1984).

En el contrato o estatuto social deberá constar como objeto de la sociedad, la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda de transporte de personas en particular, y, asimismo, las clases de servicios en que se pueda clasificar cada una de aquéllas, en su caso.

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales para el llamado a licitación pública para el establecimiento de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional,*",* aprobado por la Resolución Nº 162/2002 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, para ser oferente se exigen los siguientes requisitos (Artículo 24):

Personas Físicas

a) Acreditar nombre completo, fecha de nacimiento, nacionalidad, profesión, domicilio real en la REPUBLICA ARGENTINA, estado civil y tipo y número del documento de identidad, acompañando fotocopia autenticada del Documento de Identidad.
b) Hallarse inscripta en la matrícula de comerciante, debiendo adjuntar certificado de Matrícula de Comerciante expedido por el Registro Público de Comercio.
c) Estar registradas en los organismos impositivos y previsionales nacionales.
d) Presentar una declaración que contenga la manifestación del carácter de propietaria sobre bienes inmuebles y muebles registrables.
e) Acompañar certificado de reincidencia expedido por la Policía Federal.

Personas Jurídicas

a) Presentar copia legalizada del acta constitutiva y estatuto o contrato social, según corresponda, inscriptos en el registro u órgano de contralor respectivo con su correspondiente número de inscripción, debiendo encuadrarse en las leyes correspondientes a la entidad que se trate.
b) Estar registradas en los organismos impositivos y previsionales nacionales. Se deberá acompañar el certificado fiscal para contratar.
c) Acreditar la personería y ejercicio de su representación legal con la presentación de la siguiente documentación, según corresponda para cada caso:

    - Sociedades Colectivas, de Responsabilidad Limitada y en Comandita Simple: Fotocopia certificada y legalizada, en su caso, de la última modificación del contrato social donde conste la designación de el o los socios administradores, gerentes o comanditados que ejercen dicha representación y su carácter de individual, conjunta o indistinta.
    - Sociedades por Acciones: Fotocopia certificada y legalizada, en su caso, del acta de asamblea inscripta en el organismo de contralor correspondiente, por la que se designe al Directorio de conformidad a las disposiciones estatutarias y el acta de directorio con la distribución de cargos correspondiente.

- Entidades Cooperativas: Fotocopia certificada y legalizada, en su caso, del acta de designación del consejo de administración, o de los gerentes con funciones ejecutivas si los hubiere.

Consorcios y Uniones Transitorias de Empresas:

En el caso de los Consorcios y Uniones Transitorias de Empresas, deberán:

a) Acompañar el contrato de constitución debidamente inscripto, o en trámite de inscripción en su caso, conforme a los recaudos exigidos por la legislación vigente, ello sin perjuicio de adjuntar la documentación correspondiente a cada una de las firmas integrantes.
b) Unificar la personería otorgando poder especial al o los representantes comunes con facultades suficientes para actuar, obligar y responsabilizar a todos y cada uno de los co-oferentes en el trámite licitatorio y con validez a los efectos de la adjudicación.
c) Asimismo deberá presentar copia certificada y legalizada, en su caso, del acta de los respectivos órganos societarios de las firmas integrantes de la que surja la decisión de presentarse en la licitación y la designación de los referidos representantes.
d) Declarar expresamente en su carta de presentación y en los poderes acordados al representante común, que cada uno de los co-oferentes queda obligado ilimitada y solidariamente por toda y cualquier obligación o responsabilidad emergente de la presentación de la oferta, de la adjudicación del permiso y la entrega de la Garantía de Cumplimiento del mismo.
e) Presentar el proyecto de acta constitutiva y estatuto propuesto, para el caso de tratarse de una Unión Transitoria de Empresas en formación y declaración de solidaridad por toda y cualquier obligación contractual por el plazo de duración del permiso.

Para demostrar la capacidad patrimonial, los Adquirentes deberán presentar la siguiente información económico-financiera:

a) Los estados contables de cada uno de los DOS (2) últimos ejercicios anuales. Para el caso de personas físicas, se presentará un estado de situación patrimonial para cada uno de los DOS (2) últimos años calendario anteriores a la fecha del Acto de Apertura,

b) Manifestación del cálculo del Patrimonio consignado de la siguiente manera: Patrimonio Neto = Activo – Pasivo.

c) Acreditar el cumplimiento patrimonial exigido por el Artículo 31[273] de la Ley

273 Según el Artículo 31 de la Ley de Sociedades Comervciales N° 19.550 (t.o. 1984), ninguna sociedad excepto aquellas cuyo objeto sea exclusivamente financiero o de inversión puede tomar o mantener participación en otra u otras sociedades por un monto superior a sus reservas libres y a la mitad de su capital y de las reservas legales. Se exceptúa el caso en que el exceso en la participación resultare del pago de dividendos en acciones o por la capitalización de reservas.Quedan excluidas de estas limitaciones las entidades reguladas por la Ley N 18.061. El Poder Ejecutivo Nacional podrá autorizar en casos concretos el apartamiento de los límites previstos.Las participaciones, sea en partes de interés, cuotas o acciones, que excedan de dicho monto deberán ser enajenadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de aprobación del balance general del que resulte que el límite ha sido superado. Esta constatación deberá ser comunicada a la sociedad participada dentro del plazo de diez (10) días de la aprobación del referido balance general. El incumplimiento en la enajenación del excedente produce la pérdida de los derechos de voto y a las utilidades que correspondan a esas participaciones en exceso hasta que se cumpla con ella. *Por art. 31 del Decreto N° 1076/2001, se exceptúa de los límites establecidos en el primer párrafo del mencionado Artículo 31 a las sociedades que se incorporen como socios de sociedades de garantía recíproca.)*

Sociedades Comerciales Nº 19.550 (t.o. 1984 y modificatorias) mediante una certificación de contador público independiente, que incluya la demostración numérica de su cumplimiento, surgida del estado de situación patrimonial de los puntos anteriores.

e) Demostrar cumplir con una capacidad patrimonial mínima y un índice de suficiencia patrimonial, según el cálculo que al efecto se fija.

f) Implementar de un programa de seguridad del pasaje estipulado respecto de un sistema personalizado para Reservas, Venta y Emisión de Boletos, Control y almacenamiento de datos, y control de Encomiendas y Bultos.

g) Antecedentes, si los tuviere, que demuestren experiencia en la explotación del transporte público por automotor de pasajeros, de acuerdo a los regímenes vigentes en la materia, de jurisdicción nacional, provincial o municipal.

h) En el caso de tratarse de una Unión Transitoria de Empresas, deberán consignar la información antes descripta para cada una de las empresas que la componen.

i) El adquirente que a la fecha de presentación fuese titular de permisos, habilitaciones o inscripciones registrales respecto de Servicios de Transporte de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción Nacional deberá presentar las respectivas constancias:

- De inscripción en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR
- De inscripción en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARACTER URBANO Y SUBURBANO
- De pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte y de no adeudar multas por infracción a la normativa vigente.
- De no adeudar la presentación de formularios estadísticos, información contable, cumplimiento de la contratación de seguro obligatorio de las unidades y personal, y cuadros tarifarios y horarios, si correspondiere.
- De inspección técnica vigente de la totalidad de las unidades habilitadas.
- Certificado Fiscal para Contratar.

j) Si se tratase de empresas no permisionarias de jurisdicción nacional deberán presentar:

- Fotocopia autenticada del permiso o contrato de concesión que corresponda.
- Certificado de no adeudar obligaciones que se desprendan de normativas de la jurisdicción de que se trate, si correspondiera.
- Certificado emitido por la autoridad de transporte de la jurisdicción que corresponda acreditando la calidad de operador que invoca para el acto.
- Cumplimiento de Contrataciones de Seguros Obligatorios y de Parque Móvil
- Certificado expedido por la autoridad de contralor de su jurisdicción donde conste el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria.
- Certificado Fiscal para Contratar.

l) El oferente que no posea antecedentes en materia de transporte, deberá presentar

los antecedentes profesionales y laborales en materia de transporte público interurbano o interjurisdiccional por automotor, de un Responsable Técnico (personas físicas o jurídicas) con experiencia en dicha materia, que será corresponsable de la operación de los futuros servicios durante la vigencia del permiso.

Sociedad Anónima permisionaria

En caso que el Adjudicatario fuese una sociedad en formación, un Consorcio o Unión Transitoria de Empresas, deberá constituirse bajo la forma de Sociedad Anónima en los términos de la Ley de Sociedades Comerciales Nº 19.550 (t.o. 1984). El Acta Constitutiva y los Estatutos de la Sociedad Anónima Permisionaria deberán reunir los siguientes requisitos:

a) La Sociedad Anónima estará constituida por los integrantes del Consorcio o Unión Transitoria de Empresas, como únicos socios fundadores.
b) Su objeto social incluirá en forma obligatoria la prestación de Servicios Públicos de Transporte Automotor de Pasajeros por Carretera de Carácter Interjurisdiccional.
c) Tendrá una duración no menor del lapso por el cual se otorga el permiso, a partir de la adjudicación del mismo.

Entidades Cooperativas

Deberán constituirse conforme lo establece la Ley Nº 20.337.
Las cooperativas son entidades fundadas en el esfuerzo propio y la ayuda mutua para organizar y prestar servicios[274]**.**
Las cooperativas son autorizadas a funcionar por el Instituto Nacional de Acción Cooperativa, organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Nacional.

Transformaciones y fusiones societarias..

De conformidad a lo establecido en el Artículo 48 bis del Decreto N° 958/92, incorporado por el Decreto N° 808/95, la Autoridad de Aplicación posibilitará la transformación de las actuales empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresaria, fusiones societarias u otras formas de reorganización empresaria"

Material rodante

El diseño de los vehículos que se afecten a los servicios de transporte por automotor deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República, en lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad.

La autoridad de aplicación podrá fijar pautas más restrictivas en tanto éstas estén dirigidas exclusivamente a preservar la seguridad del transporte y del tránsito. Asimismo podrá establecer las restricciones que sean necesarias a la preservación del medio ambiente.

Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en

[274] **Ley Nº 20.337, Artículo 2º.**

forma definitiva y permanente en la REPUBLICA ARGENTINA, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente a servicios de transporte de carácter internacional.

En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos que permitan la identificación del mismo. El material rodante que se afecte a la prestación de los servicios deberá pertenecer en propiedad a la empresa titular en cuanto a la prestación de aquellos, a cuyo fin se deberá acompañar el título que así lo acredite, o encontrarse bajo contrato de "leasing" celebrado a su respecto por la empresa permisionaria. Dicho contrato tendrá por objeto conceder el uso y goce de la unidad vehicular, y el precio deberá reflejarse en una suma fijada estipulada previamente, con independencia de la recaudación que resulte de dicho uso, y de toda otra erogación que el mismo ocasione.

Asimismo, el personal que se afecte a la conducción de los vehículos incluidos en un contrato de "leasing" o en otras contrataciones referidas en el párrafo siguiente, deberá guardar relación de dependencia con la empresa operadora que explota el servicio.

La Autoridad de Aplicación podrá establecer la normativa destinada a la afectación de vehículos de tipo utilitario a la prestación de servicios de transporte por automotor interurbano e internacional de pasajeros, estableciendo sus condiciones técnicas y de diseño, y las clases de servicios en que los mismos puedan ser utilizados.

En tales disposiciones se incluirán pautas relativas a vehículos especiales de transporte de personas, destinados a prestaciones de turismo deportivo.

En materia de vehículos se pueden señalar las siguientes definiciones.[275]

Omnibus; automotor con capacidad mayor de VEINTICUATRO (24) asientos o un peso máximo, mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.).

Midibús: automotor con capacidad mayor a QUINCE (15) asientos y hasta VEINTICUATRO (24) con un peso máximo de hasta DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.)".

Microómnibus: automotor con capacidad menor o igual a QUINCE (15) asientos".

Contrato de transporte

El contrato de transporte es un contrato no solemne que no exige ninguna forma especial para su perfeccionamiento, bastando el respecto el consentimiento de los contratantes, toda vez que, según el art. 165 del Código de Comercio, las partes "pueden" exigir de la otra un documento escrito en el que constan las condiciones del acuerdo[276].

Las fuentes legislativas del contrato de transporte en el derecho argentino son diversas y abarcan disposiciones contenidas en la ley civil y mercantil.

La ley civil al tratar de la locación de servicios, consagra que el servicio de los empresarios o agentes de transporte, tanto por tierra como por agua, tanto de

[275] Conforme a lo dispuesto en la Resolución Nº 88/98 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE
[276] Cámara Nac.. de Apelaciones en lo Civil Comercial Federal, Capital Federal - República Argentina Sala 01, interlocutorio, del 2 de agosto de 1991.

personas como de cosas, será juzgado por las leyes del Código de Comercio, o por las de este Código, respecto a la responsabilidad de las cosas que se les entrega, y la ley mercantil en el Capítulo V, Título IV, al tratar de los agentes auxiliares del comercio, en el libro I, considera los "acarreadores, porteadores o empresarios de transporte."

El Código de Comercio en el Artículo 8º, inciso 5, declara actos de comercio los que realicen las empresas de transporte de personas o de mercaderías, ya sea por tierra o por agua. Para que dicha actividad constituya el ejercicio de un acto de comercio, se requiere que esa actividad sea ejecutada por una empresa.

El criterio para calificar el transporte como acto de comercio sería entonces el que el servicio se efectúe por una empresa transportadora. El concepto de empresa presupone una organización económico administrativa estable con una actividad continuada, o sea que "supone la existencia de un ente que coordine los factores del capital, de la dirección y del trabajo, para aplicarlos a la producción o intercambio de bienes o de servicios, con el fin de satisfacer necesidades socio económicas de la comunidad[277].

Por lo tanto, el acto aislado de transporte no configura el ejercicio de un acto de comercio, atento que estaría ausente el elemento esencial, que es el que requiere que el acto de transporte sea realizado por una empresa[278].

Deberes del transportador

Son deberes del transportador:

a) Obtener de parte del Estado la autorización para ejercer la actividad, que se podrá materializar a través del instituto de la concesión, permiso, habilitación o inscripción.
b) Que el o los vehículos que se afecten a la prestación se ajusten a las normas generales y particulares específicas, así como también que dichas unidades se encuentren debidamente habilitadas.
c) Dar cumplimiento a las normas vigentes en materia de tránsito.
d) Observar y dar cumplimiento a los tiempos establecidos y publicitados, en materia de partida y arribo de las unidades, salvo causal de fuerza mayor debidamente acreditada.
e) Emplear la debida diligencia en la ejecución de la prestación, debiendo garantizar la seguridad del servicio y el pasajero.
f) Que el personal encargado de la tarea de conducción, tenga aptitud psicofísica e idoneidad profesional vinculada con la función a que está destinado.
g) Exigir un precio por el servicio que sea igual al fijado por la autoridad competente cuando corresponda.
h) Contratar los seguros fijados en normas específicas que incluyen la cobertura de riesgos al pasaje.
i) Cumplir con todas las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en cuanto a la materia del transporte público de pasajeros por automotor.

Deberes del pasajero

[277] **SOLER ALEU, Amadeo "Transporte terrestre" Editorial Astrea, Buenos Aires, 1980, p. 5, con citas a CNPaz, Sala III 5/7/46, LL 43.433 y CComCap 31/5/40, JA 71-20.**
[278] **Cámara de Apelaciones en lo Civil Comercial y Minería, San Juan, República Argentina, Sentencia, 13554 del 12 de septiembre de 1994**

El deber primordial del pasajero hacia el transportador consiste en el pago del precio por el servicio que recibe.

Paralelamente tiene otra serie de obligaciones derivadas, no propiamente del contrato de transporte, sino de normas de alcance general, que se encuentran dirigidas a todos los pasajeros sin distinción, y cuya finalidad reside en optimizar el servicio en su conjunto, habida cuenta que una misma prestación de transporte es compartida simultáneamente por varias personas, cocontratantes todas ellas con el operador del servicio.

Así, y como consecuencia de ello, se deberán respetar las normas vinculadas con la higiene, moralidad, prohibición de fumar, buenos modales hacia los otros pasajeros y dependientes del prestador, etc.

Título del contrato

El documento denominado "billete de pasaje" constituye un título legal del contrato de transporte celebrado entre el pasajero y el transportador que habilita, entre otros documentos de transporte, el traslado de aquél y su equipaje y puede ser emitido por o en nombre del transportador .

La prueba del contrato de transporte por el modo automotor, es el billete de pasaje, documento de transporte u otro medio idóneo emitido por el transportador o su agente autorizado. La falta, irregularidad o pérdida de la prueba del contrato no afecta la existencia ni la validez del mismo.

Salvo con el consentimiento expreso del transportador, ninguna persona tendrá derecho a ser transportada a menos que presente un billete de pasaje, documento de transporte u otro medio idóneo debidamente emitido de conformidad a lo que se establece en la presente resolución.

Si un pasajero no presenta el contrato o el mismo ha sido mutilado o modificado por alguien que no sea el transportador o su agente autorizado, no tendrá derecho a ser transportado y no se suministrará el transporte hasta que el pasajero contrate el viaje a la tarifa vigente para el transporte pertinente.

Al respecto, cabe señalar que en el Artículo 5° de las "Normas y características generales relativas a la recategorización de los vehículos y a la aplicación de bandas tarifarias de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional que se desarrolla en todo el territorio de la Nación", aprobadas como Anexo II del Decreto N° 2407/2002, se establece que el boleto de viaje entregado a los usuarios deberá contener en forma clara y legible la siguiente información:

- Categoría del servicio correspondiente al pasaje vendido.
- Origen - destino del viaje.
- Fecha de emisión del pasaje.
- Fecha y horario del viaje a realizar.
- Tarifa cobrada.
- Si contempla opcionales.
- Clave Unica de Identificación Tributaria.

En caso de infortunio la tenencia del boleto, acredita la relación contractual, aunque se ha entendido que la adquisición del boleto no es suficiente para que nazca el vínculo y a partir de ese momento, en caso de infortunio, quede configurada la responsabilidad contractual, pues es necesario su uso[279].

Sin embargo, se entiende que la adquisición del pasaje hace nacer la relación contractual puesto que se genera la relación bilateral a través de la manifestación de voluntad de parte del usuario que a través del pago del precio del viaje adhiere a la oferta de servicio de parte del transportista, con la única particularidad de que la contraprestación de parte de este puede quedar diferida en el tiempo[280].

Es por ello, que si bien la responsabilidad por accidente o infortunio recién comienza a partir del inicio del viaje, sin embargo nace de parte del transportista la responsabilidad en caso de darse un incumplimiento contractual, por ejemplo, en el supuesto que el servicio no llegara a prestarse por causa imputable al mismo.

Responsabilidad del transportador

Todo prestador de transporte tiene la obligación de cuidar que los pasajeros viajen en condiciones reglamentarias, siendo responsable por los accidentes que pudiesen ocurrir or violación a las normas pertinentes.

El empresario de transporte de personas asume una obligación de resultado, que incluye la cláusula de que el viajero debe llegar sano y salvo, es decir, el pasajero tiene el derecho de ser puesto puntualmente y sin daños en el lugar de destino, contra su obligación de pagar el precio

El pasajero es el damnificado que tiene el derecho a la indemnización por la cual se repare el daño que haya sufrido aquél. En caso de muerte del pasajero, la acción la poseen los damnificados directos que son los herederos forzosos.

¿Qué debe probar el transportista para liberarse? De acuerdo al citado artículo 184, la fuerza mayor es eximente, salvo que provenga de la culpa del transportista por haber omitido diligencias que debió realizar.

Otro eximente es lo que se denomina culpa de la víctima.
El otro eximente señalado por el Código de Comercio se refiere a la culpa o hecho de un tercero por quién la empresa -el transportista- no sea civilmente responsable**.**

En cuanto a la extensión de la responsabilidad, rige como principio general que la misma será ilimitada. En tal sentido, en el Código de Comercio se alude al “pleno resarcimiento”.

República de Bolivia

[279] **ARRIZABALAGA, Miguel “Responsabilidad en el Transporte Terrestre de Pasajeros” Ed. Ábaco, p.145.**
[280] **Caso de la adquisición de un pasaje anticipado en boletería para un servicio interurbano que se llevará a cabo con posterioridad en horas o en días.**

Contrato de transporte[281]

El contrato de transporte se encuentra regulado en el Código de Comercio. Es concebido como una relación contractual, en virtud de la cual una de las partes se obliga con la otra, a cambio de una suma de dinero, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, por determinado medio y en un plazo fijado. Dicho contrato será mercantil cuando los servicios sean prestados por empresas dedicadas a dicha actividad, vale decir cuando la prestación es realizada bajo el carácter de profesionalidad.

El contrato de transporte se perfecciona por el sólo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales. Puede también perfeccionarse por simple adhesión con sujeción a las disposiciones legales y a los reglamentos oficiales sobre la materia.

Las empresas dedicadas al transporte, cualquiera sea su forma de organización, antes de iniciar sus actividades, están obligadas a otorgar una fianza para responder por los daños y perjuicios sufridos por las personas o las cosas transportadas, por una suma que se determine por la autoridad administrativa encargada de regular sus actividades. Cuando no se otorgue la fianza prevista precedentemente, podrán sustituirla por pólizas de seguro que cubra la responsabilidad emergente del transporte de personas u manejo de carga, en las sumas fijadas para cada caso por la autoridad administrativa competente.

La empresa aseguradora, bajo su responsabilidad, incluirá en las pólizas de seguro de empresas transportadoras, una cláusula especial por la que se obliga a notificar a la autoridad administrativa competente, cualquier modificación, reducción o suspensión del seguro.

En el transporte de personas, el damnificado o sus causahabientes tienen derecho a la indemnización por la empresa aseguradora, conforme al contrato, sin perjuicio de la correspondiente acción directa contra el transportador.

Las empresas de transporte están obligadas a:

1. Prestar sus servicios de conformidad con los términos estipulados en el contrato y los reglamentos oficiales;
2. Aplicar tarifas uniformes en igualdad de condiciones con todos los usuarios;
3. Efectuar el transporte en las condiciones y plazos pactados, los cuales no podrán ser alterados, salvo razones de interés público, peligro de descomposición, destrucción de las cosas, casos fortuitos y/o fuerza mayor;
4. Responder por los daños causados en el retraso o incumplimiento del contrato, salvo causa no imputable a la empresa transportadora, y
5. A no negarse a recibir pasajeros o cosas en sus oficinas principales o sucursales, existiendo disponibilidad, excepto por razones de seguridad.

El contrato de transporte a cargo de dos o más transportadores hace a cada uno responsable por la parte que hubiera ejecutado.

Asimismo, si se tratare de un transporte combinado, cuando se pacte en documento único, se establece la solidaridad de los transportistas intervinientes, por la ejecución

[281] **Código de Comercio, Artículos 927 a 945.**

total del contrato. [282]

El transporte puede iniciarse o concluir fuera de la República y los transportadores se hallan sometidos a las leyes nacionales y tribunales bolivianos por hechos que comprometan su responsabilidad dentro del territorio nacional.

Las acciones derivadas del contrato de transporte prescriben en un año.

La empresa transportadora, esté o no amparada por un contrato de seguro, responde de las lesiones, daños corporales o muerte del pasajero, ocurridos durante la ejecución del contrato de transporte, desde el momento en que se haga cargo de éste. La responsabilidad comprende, además, tanto los daños causados por los vehículos utilizados por el transportador, como los ocurridos en los sitios de embarque, desembarque, estaciones intermedias e instalaciones utilizadas por el transportador.

Esta responsabilidad cesará en el momento del desembarque del pasajero en el lugar de destino y en cualesquiera de los siguientes casos:

a) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero o por lesiones orgánicas o enfermedad anteriores al mismo, que no hayan sido agravadas por hechos imputables al transportador;
b) Cuando los daños sean causados por terceras personas, exclusivamente.

Igualmente, el transportador responde de las pérdidas o daños sufridos por el equipaje del pasajero, conforme a contrato y reglamento oficial.

Como se advierte, al igual que en la República Argentina, no está prevista ninguna pauta que limite la responsabilidad en el caso del transporte de pasajeros por carretera.

El boleto o pasaje proporcionado al viajero por la empresa, expresará en forma destacada y clara la fecha y hora del viaje, plazo de validez, lugar de partida, destino y precio. Asimismo, en el caso del equipaje, se proporcionará un documento que identifique a la empresa transportadora expresando el número y peso de bultos, así como el destino.

Los boletos o pasajes expedidos, deben contener las especificaciones exigidas por los reglamentos oficiales y sólo podrán transferirse a terceros, conforme a tales reglamentos.

El desistimiento del viaje, su postergación o los cambios de ruta, con devolución o reintegro del valor del pasaje, se rigen por los reglamentos que regulan la materia.[283].

Si no pudiera realizarse el viaje o se retrasara con exceso, por causas no imputables al pasajero, éste podrá pedir la resolución del contrato con la devolución del importe pagado, sin descuento alguno.

República Federativa del Brasil

[282] **Artículo 788 Código de Comercio.**
[283] **Código del Tránsito de 16 de febrero de 1973, Artículo 941; Código de Comercio, Artículo 944.**

El nuevo régimen jurídico referido al transporte de pasajeros interestadual e internacional fue aprobado por Decreto N° 2.521 del 20 de marzo de 1998.

En el mismo se plasma un sistema de transporte regulado con ingreso restringido a la substanciación de un proceso de selección de operadores.

Clasificación de los servicios

Se establecen las siguientes clases de servicios :

a) por el ámbito de aplicación:

- Interestaduales
- internacionales

b) por la naturaleza del servicio :

- Servicio interestadual o internacional que se asimila a nuestro concepto de servicio público, ya que debe ser prestado con puntualidad, regularidad, continuidad, seguridad, eficiencia y cortesía en las prestaciones.
- Servicios especiales : comprenden:

1) los servicios internacionales en temporada turística: son otorgados exclusivamente a los permisionarios del sistema de transporte interestadual e internacional de pasajeros, y quedará sujeto a las normas de los tratados o acuerdos internacionales en los que la República Federativa del Brasil sea parte.

2) los servicios de régimen de *fretamento continuo*": son los prestados por las personas jurídicas para sus empleados, instituciones de enseñanza o agrupaciones estudiantiles para el transporte de sus alumnos, profesores o asociados;.

3) servicios interestaduales o internacionales de régimen de *fretamento eventual o turístico*": es el servicio prestado a un grupo de personas en circuito cerrado, respecto del que se debe emitir un lista de pasajeros por viaje y previa autorización de la autoridad competente.

En el primero de los casos el servicio se adjudica a través de un permiso que es un contrato administrativo, al cual se accede previo llamado a licitación.

En el caso de los servicios especiales, los mismos se otorgan a través de una autorización.

Los servicios identificados en 2 y 3 tienen carácter ocasional y sólo pueden ser prestados en circuito cerrado, debiéndose observar las normas de los tratados, convenciones y acuerdos internacionales, de los que fuese parte la República

Federativa del Brasil. No incluyen la posibilidad de venta o emisión de pasajes individuales. No están sujetos a un itinerario ni pueden utilizar estaciones terminales en los puntos terminales o durante el transcurso del recorrido, así como tampoco el transporte de encomiendas de mercaderías en los vehículos afectados a dichas prestaciones.

La autoridad competente otorgará la prestación del servicio de transporte por automotor internacional en el período de temporada turística, exclusivamente a las empresas transportadoras permisionarias del sistema de transporte por automotor interestadual e internacional de pasajeros y observará las normas de los tratados, convenciones y acuerdos internacionales, de los que fuese parte la República Federativa del Brasil.

A tal efecto publicará el correspondiente aviso en el Diario Oficial de la Unión, a fin de comunicar a las permisionarias del sistema que recibirá las solicitudes de quiénes tuviesen interés en prestar servicios de temporada turística, estableciendo las condiciones y exigencias operacionales para acceder a los mismos. Si los peticionantes que cumplan las condiciones exceden el número de servicios fijados en los acuerdos internacionales, se recurrirá a un sorteo en acto público, al que serán convocadas todas las transportadoras interesadas. No se extenderán autorizaciones respecto de las líneas internacionales regulares, cuando las transportadoras que las realicen tuviesen capacidad para atender la mayor demanda en temporada turística.

Los *servicios denominados "de emergencia"*: tienen lugar cuando se produce la extinción del contrato de permiso por caducidad, rescisión, anulación y falencia o extinción de la transportadora, y no hubiese entre las transportadoras que se encuentren operando, el interés de aumentar las respectivas frecuencias para suplir el transporte realizado por la transportadora excluida de la línea. La autoridad competente podrá autorizar, sin recurrir a licitación, la prestación de un servicio con carácter de emergencia por un plazo de ciento ochenta (180), días para que otra transportadora permisionaria del sistema explote los respectivos servicios. La autoridad fijará la tarifa máxima, la cantidad mínima de vehículos que deben ser utilizados por la nueva transportadora, y la frecuencia mínima obligatoria. Asimismo deberá promover el llamado a licitación para seleccionar a la nueva transportadora con carácter definitivo.

La *Unión* puede explotar directamente o mediante permiso o autorización los servicios de transporte automotor interestadual e internacional colectivo de pasajeros.

Autoridad competente

De conformidad a lo establecido en el Decreto N° 2.521/98, la organización, coordinación y control de los servicios corresponde al Ministerio de Transporte. La fiscalización podrá ser descentralizada mediante convenio a ser celebrado con los órganos o entidades de la Administración Pública de la Unión.

Atribuciones del Ministerio de Transporte.

a) organizar, coordinar y controlar los servicios
b) promover las licitaciones y los actos de adjudicación de permisos o autorizaciones.
c) Fiscalizar la prestación del servicio delegado e impedir el transporte irregular.
d) Aplicar las penalidades reglamentaria y contractuales.
e) Extinguir el permiso o autorización cuando corresponda.
f) Proceder a la revisión de las tarifas y fiscalizar su reajuste.

g) Hacer cumplir las disposiciones reglamentarias del servicio y las cláusulas del contrato de permiso.
h) Velar por la buena calidad del servicio y adoptar las providencias necesarias para solucionar las quejas y reclamaciones de los usuarios.
i) Estimular el aumento de la calidad y productividad, la preservación del medio ambiente y la conservación de los bienes y equipamientos utilizados para el servicio.
j) Asegurar el principio de opción del usuario mediante el estímulo de la libre concurrencia y variedad de combinaciones de precio, calidad y cantidad de servicios.

La autorización para la explotación de los servicios de transporte, presupone la observancia del principio de prestación de un servicio adecuado para la atención de los usuarios, entendiéndose por servicio adecuado, aquel que se cumple bajo las condiciones de regularidad, continuidad, seguridad, eficiencia, generalidad, cortesía en la prestación y aplicación de tarifas módicas, conforme a lo establecido en el régimen, en la normativa complementaria, y en el respectivo contrato.

En la aplicación del régimen del Decreto mencionado, debe observarse:

a) El estatuto jurídico de las licitaciones;
b) La ley que establece el régimen de los permisos;
c) Las leyes que regulan la represión del abuso del poder económico, y la defensa de la competencia.
d) Las normas de defensa del consumidor.
e) Los tratados, convenios y acuerdos internacionales en cuanto vinculen a la República Federativa del Brasil.

Los servicios serán delegados mediante:

1.- *permiso*, siempre precedido de licitación en el caso del transporte carretero de pasajeros:

a) interestadual;
b) internacional;

El plazo del permiso será de 15 años.

2.- *autorización* en los casos:

a) transporte carretero internacional para el período de temporada turística.
b) prestación de servicios de emergencia.
c) transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros, bajo el régimen de fletamento continuo;
d) transporte carretero interestadual e internacional de pasajeros bajo el régimen de fletamento eventual o turístico.

Las *delegaciones* de que trata el punto 1, no tendrán carácter de exclusividad y serán formalizadas mediante un contrato de adhesión, respecto del cual se observarán la normativa legal, reglamentaria y complementaria que resulte pertinente, y en su caso, los tratados, convenios o acuerdos internacionales, en cuanto vinculen a la República Federativa del Brasil.

Como se advierte, el contrato que celebra el transportador particular con la Autoridad Pública, reviste el carácter de una relación bilateral de derecho público, en donde aquél se constituye en un colaborador del Estado, con el fin de satisfacer un cometido de interés público.

La *licitación* para delegar u otorgar un permiso estará sujeta a los principios de legalidad, de imparcialidad, de moralidad, de publicidad, de igualdad, de probidad administrativa, sobre la base de juicios conformados en función de criterios objetivos y conforme al instrumento de la convocatoria.

El contrato de adhesión a que se hizo referencia, constituye una especie del género del contrato administrativo y se regula por las cláusulas y preceptos del derecho público, aplicando supletoriamente los principios de la teoría general de los contratos y otras disposiciones complementarias.

Corresponde a la transportadora la ejecución del servicio delegado, debiendo responder por todos los perjuicios causados al poder público, a los usuarios o terceros.

Está *prohibida* la transferencia de los derechos de explotación de los servicios y del control societario de la empresa transportadora, sin la previa anuencia de la autoridad competente.

Para obtener la anuencia se deberá:

a) Atender las exigencias de capacidad jurídica, capacidad técnica, idoneidad financiera y regularidad fiscal.
b) comprometerse a cumplir las cláusulas del contrato vigente.
c) Asumir las obligaciones de la empresa transportadora permisionaria del servicio.

Asimismo, no está permitida la explotación de servicios en una misma línea por parte de transportadoras que guarden entre sí un vínculo de interdependencia económica.

El contrato de permiso se extingue por:

a) Cumplimiento del término contractual;;
b) caducidad;
c) rescisión;
d) anulación;
e) falencia o extinción de la empresa transportadora;

La *tarifa* que se percibe por la prestación de los servicios está destinada a remunerar de manera adecuada el costo del transporte ofrecido de manera eficiente y las inversiones necesarias para su ejecución.

Obligaciones del transportista

Incumbe a la *transportadora*:

a) Prestar el servicio adecuado en la forma prevista en el Decreto, en las normas técnicas aplicables y en el contrato.
b) Mantener al día el inventario y registro de los bienes utilizados en la prestación del servicio.

c) Rendir cuentas de la gestión del servicio ante la autoridad compentente, en los términos definidos en el contrato.
d) Cumplir y hacer cumplir las normas del servicio y las cláusulas contractuales del permiso o autorización
e) Permitir a los encargados de fiscalización el libre acceso, en cualquier época, a las obras, los equipos y las instalaciones integrantes del servicio, y a los registros contables y estadísticos.
f) Velar por el mantenimiento de los bienes utilizados en la prestación del servicio.

Obligaciones y derechos de los usuarios:

Con relación a los derechos y obligaciones de los usuarios se puede mencionar:

a) Recibir el servicio adecuado;
b) Recibir del Misterio de Transporte y de las empresas transportadoras las informaciones para defensa de sus intereses individuales y colectivos.
c) Optar y utilizar el servicio con libertad de elección.
d) Llevar a conocimiento del órgano de fiscalización las irregularidades de que tenga conocimiento referentes al servicio delegado.
e) Velar por la conservación de los bienes y equipos por medio de los cuales son prestados los servicios.
f) Ser transportado con puntualidad, seguridad, higiene y confortabilidad, desde el inicio hasta la finalización del viaje.
g) Tener garantizada su ubicación en el ómnibus, conforme las condiciones especificadas en el billete de pasaje.
h) Ser atendido con urbanidad por la transportadora y por los agentes de fiscalización.
i) Ser auxiliado en el embarque y en el desembarque, si resultase necesario.
j) Recibir de la transportadora informaciones acerca de las características de los servicios, tales como los horarios, el tiempo de viaje, las localidades atendidas, el precio del pasaje y otras relacionadas con los servicios.
k) transportar gratuitamente los volúmenes de equipaje previsto en la normativa.
l) Recibir los comprobantes de los volúmes transportados.
m) Ser indemnizado por extravío o daño de las cosas transportadas en la bodega.
n) Recibir la diferencia de precio cuando el viaje realice en un vehículo de características inferiores al contratado.
o) Recibir la compensación de la transportadora por los gastos de alimentación y alojamiento en los casos de venta de más de un billete de pasaje para la misma ubicación, o por interrupción o retardo del viaje, cuanto tales hechos fueren imputados a la transportadora.
p) Recibir de la transportadora la inmediata asistencia en caso de accidente.
q) Transportar sin cargo a menores de hasta cinco años, siempre que no ocupen asiento.
r) Efectuar la compra del pasaje en carácter de abierto, sujeto a reajuste de precio si no es utilizado dentro de un año desde su emisión.
s) Estar cubierto por los seguros previstos en la normativa.

Adecuación de las prestaciones.

La transportadora podrá solicitar *la modificación en la prestación del servicio* mediante requerimiento debidamente dirigido a la autoridad competente.

Constituyen casos de modificación de servicio:

- La Implantación de secciones;
- La supresión de secciones;
- El ajuste del itinerario.

Es libre la alteración operativa de los servicios, comunicando con la antelación de 15 días al Misterio de Transporte, en los siguientes casos:

a) Realización de viaje directo.
b) Realización de viaje semi-directo.
c) Implantación de servicio diferenciado.
d) Ampliación de la frecuencia mínima.
e) Alteración de horarios de partida y llegada.
f) Alteración de puntos de parada.
g) Alteración de puntos de apoyo.

Material rodante.

En la ejecución de los servicios serán utilizados ómnibus que respondan a las especificaciones del edicto y del contrato.

La empresa de transporte es responsable por la seguridad de la operación y por el adecuado mantenimiento, conservación y preservación de las características técnicas de los vehículos.

Personal de conducción

El personal de conducción tiene que realizar su tarea de manejo del vehículo de modo que no perjudique la seguridad y confortabilidad de los pasajeros.

La transportadora adoptará procesos adecuados de selección, control de salud y capacitación del personal, especialmente de aquellos que desempeñan tareas relacionadas con la seguridad del transporte y que mantienen contacto con el público.

Los procedimientos de admisión, control de salud y régimen de trabajo del personal de conducción previstos en la legislación laboral, serán regulados en forma especial.

Billetes de pasaje

Los billetes de pasaje podrán ser emitidos en forma manual, mecánica o electrónica, debiendo constar las siguientes indicaciones:

a) Nombre, domicilio de la transportadora, número de inscripción y fecha de emisión del billete.
b) Denominación (billete de pasaje)
c) Precio del pasaje
d) Número de billete, de serie o de subserie, según el caso.
e) Origen y destino del viaje
f) Prefijo de línea y sus localidades terminales;
g) Fecha y horario del viaje
h) Número de asiento.
i) Agencia emisora del billete;

j) Nombre del pasajero
k) Nombre de la empresa impresora del billete y número de su respectiva inscripción.

Indicadores de calidad

Asimismo la normativa contempla la individualización de determinados indicadores de calidad del servicio, según se detalla a continuación:

a) Las condiciones de seguridad, confortabilidad e higiene de los vehículos, de los puntos terminales y de los puntos de parada de apoyo.
b) El cumplimiento de las condiciones de regularidad, continuidad, puntalidad, eficiencia, seguridad, generalidad y cortesía en la respectiva prestación.
c) La garantía de hallarse en buen estado los equipajes y encomiendas.
d) Índice de accidentes con relación a los viajes realizados.
e) Desempeño profesional del personal de la transportadora.

República de Colombia

El ordenamiento jurídico de la República de Colombia, en materia de transporte en general y de pasajeros en particular, encuentra su marco de referencia en primer lugar, en las disposiciones contenidas en la Ley N° 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se dictan normas básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, y se reglamenta la planificación del sector transporte, entre otros preceptos básicos.

De acuerdo a lo establecido en la citada ley, son principios rectores del transporte:

a) La soberanía del pueblo: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce a través de sus representantes.

b) La intervención del Estado: corresponde al Estado la planificación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c) La libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley**.**

d) La integración nacional e internacional: el transporte es considerado un elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano, y para la expansión de los intercambios internacionales del país.

e) La seguridad: La seguridad de la personas constituye una prioridad del sistema y del sector Transporte.

En cuanto al *transporte público,* el mismo es definido como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Pautas específicas

a) *Carácter de servicio publico del transporte*: La operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.[284]

En función de ello, debe existir un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios, sin perjuicio de posibilitarse la existencia de un transporte diferencial, con características de confortabilidad y comodidad, afectado a prestaciones turísticas y especiales, en tanto no se compita en forma desleal con el sistema básico.

b) *Acceso al transporte*: lo cual implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, debiendo ser debidamente informado sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

Asimismo, las autoridades competentes deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte masivo. En igual sentido, les cabe el cometido de prever la infraestructura y los servicios de transporte adecuados, que posibiliten el acceso de las personas discapacitadas o con movilidad reducida.

c) *Colaboración entre los Organismos del Sistema Nacional del Transporte*, los que procurarán que su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

d) *Participación ciudadana*: todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte, debiendo las autoridades prestar especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

e) *Rutas o corredores de servicio publico de transporte de pasajeros*: se entiende por ruta al trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y otras características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

La autoridad nacional competente, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

f) La *libertad de empresa*: para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de ello, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, las formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por

284 Por excepción, la Nación, la Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopólicas u oligopólicas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada, que tiendan a evitar la competencia desleal, y el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

g) *Permiso o contrato de concesión*: La prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente, conforme a las exigencias que al respecto se establezcan. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.

h) *Transporte intermodal*: las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

i) *Subsidios a determinados usuarios*: La Autoridad Pública podrá establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad para ser atendidas por servicios de transporte indispensables.

Autoridad competente

El *Ministerio de Transporte* es *autoridad competente* respecto de la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales.

Ámbito de aplicación

El *Ámbito de aplicación* espacial referido al transporte por carretera de *carácter nacional* (perímetro): comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes Departamentos dentro del perímetro Nacional. No forman parte del servicio Nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

El denominado perímetro del transporte *departamenta*l comprende el territorio del Departamento. El servicio departamental está constituido por el conjunto de rutas cuyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro departamental. No forman parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

El denominado perímetro del transporte *Distrital y Municipal* comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción. El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los Municipios contiguos será organizado por las Autoridades de tránsito de los dos Municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

Por *actividad transportadora*: se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes[285].

El régimen del transporte de pasajeros por carretera se encuentra contenido en los Decretos Nros. 171/2001, 174/2001 y 175/2001 a través de los cuales, respectivamente, se reglamenta:

a) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera;

b) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial; y
c) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto.

Los mencionados decretos fueron dictados en ejercicio de facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el Código de Comercio.

Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

El objetivo de la norma está orientado a la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y a la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales[286].

Se incluyen distintas definiciones, con respecto a: Ámbito de aplicación, autoridad competente , Transporte privado, Servicio publico de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, Demanda total existente de transporte, Demanda insatisfecha de transporte, Nivel de servicio, Oferta de transporte, Paz y salvo, Terminal de transporte terrestre de pasajeros, Tiempo de recorrido, Viaje ocasional y Planilla única de viaje ocasional.

La autoridad competente para regular el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera será el Ministerio de Transporte[287]. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta. La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte[288].

La *actividad transportadora* de pasajeros por carretera se clasifica[289]:

a) según la forma de prestación del servicio.

[285] **Ley 336 de 1996, artículo 6°.**
[286] **Decreto N° 171/2001, Artículo 1°.**
[287] **Decreto N° 171/2001, Artículo 9°.**
[288] **Decreto N° 171/2001, Artículo 10.**
[289] **Decreto N° 171/2001, Artículo 8°**

- *Regulado*: Cuando la Autoridad competente previamente define a las empresas habilitadas en esta modalidad las condiciones y características de prestación del servicio en determinadas rutas y horarios autorizados o registrados
- *Ocasional*: Cuando la Autoridad competente autoriza a las empresas habilitadas en esta modalidad la realización de un viaje dentro o fuera de sus rutas autorizadas, para transportar un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

b) según el nivel de servicio.

- *Básico:* es aquel que garantiza una cobertura adecuada en todo el territorio nacional, estableciendo frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios. En este nivel de servicio es obligatoria la expedición del boleto de viaje, con excepción de las rutas de influencia cuando en estas no existan medios electrónicos de pago.
- *Lujo*: es aquel que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad, accesibilidad, operación y seguridad en términos de servicio, con tarifas superiores a las del servicio básico. Requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido
- *Preferencial de lujo*: es aquel que cuenta con servicios complementarios a los del nivel de lujo, con tarifas libres y superiores. Requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido. Su adjudicación no estará supeditada a la realización del proceso licitatorio contemplado para los nivel de servicio básico y lujo.

En el Decreto en análisis se regula, por una parte la solicitud de habilitación para acceder a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que deben realizar y obtener las empresas legalmente constituidas, para operar y prestar el servicio *solamente en la modalidad solicitada*[290]. Si la empresa interesada pretende prestar el servicio de transporte en una *modalidad diferente*, debe acreditar ante la autoridad competente, respecto de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos[291]. Dicha habilitación, asimismo, debe ser obtenida por las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la expedición del Decreto, a los fines de la continuidad de la prestación del servicio en las rutas y horarios autorizados.

Posteriormente, se dispone acerca del acceso a la prestación del servicio[292], donde se incluyen la figura del *permiso*, el *contrato de concesión* y el *procedimiento de la licitación pública*, tanto para los niveles de servicio básico y de lujo.

Para obtener *habilitación* en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos[293]:

- Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscripta por el representante legal.

[290] **Decreto N° 171/2001, Título II, Artículos 11 a 17.**
[291] **Decreto N° 171/2001, Artículo 11**
[292] **Decreto N° 171/2001, Título IV, Artículos 23 y siguientes.**
[293] **Decreto N° 171/2001, Artículo 14**

- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
- Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
- Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
- Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.
- Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.
- Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.
- Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor.
- Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.
- Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.
- Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.
- Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
- Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo al valor resultante del calculo que se haga en función de la clase de vehículo y el numero de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) Salarios mínimos mensuales legales vigentes. El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (S.M.M.L.V.) a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

  En el caso de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, el capital pagado o patrimonio líquido será el precisado en la legislación cooperativa[294], y demás normas concordantes vigentes.

  La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

- Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el Decreto.
- Duplicado de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

[294] **Ley 79 de 1988.**

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad del servicio. La vigencia de la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento[295].

En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación por parte del Ministerio de Transporte[296]. Dicha prestación será regulada –excepto en el nivel preferencial de lujo-, y su autorización será el resultado de una licitación pública, en la que se garantizará la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas[297].

El Ministerio de Transporte será el encargado de determinar las necesidades y demandas insatisfechas de movilización, y el de implementar las medidas conducentes para su satisfacción.

Los nuevos servicios se adjudican por un término no mayor de cinco (5) años[298]. En los respectivos pliegos que contengan los términos de referencia del llamado público, se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le posibilitarán prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso.

En el caso del *servicio preferencial de lujo*, para acceder a la prestación del mismo, las empresas legalmente habilitadas en esta modalidad deberán acreditar las siguientes condiciones[299]:

- Garantizar la disponibilidad de salas de espera y despacho tanto en el origen como en el destino de la ruta, como en los sitios intermedios ofrecidos.
- Cumplir con las condiciones técnicas, de calidad, accesibilidad, seguridad y comodidad para el usuario, de acuerdo con el reglamento que expida el Ministerio de Transporte.
- Presentar los correspondientes estudios de factibilidad económica y técnica de la ruta, como del análisis de costos para la determinación de la tarifa.

La *ruta* objeto de la solicitud del servicio preferencial de lujo deberá estar autorizada en su recorrido en el servicio básico, ya sea autorizada como origen – destino, en transito o como resultado de la unión de dos o mas rutas.

Si la solicitud es admitida, el Ministerio de Transporte precederá a la registración de la empresa, la ruta, los vehículos, los horarios, la tarifa y demás condiciones bajo las cuales se prestará el servicio.

---

[295] Decreto N° 171/2001, Artículo 16
[296] Decreto N° 171/2001, Artículo 23
[297] Decreto N° 171/2001, Artículo 24. Las pautas y condiciones del procedimiento de licitación pública, se encuentran fijadas en el Título IV. Capítulo III, Artículos 27 y siguientes.
[298] Decreto N° 171/2001, Artículo 26
[299] Decreto N° 171/2001, Artículo 30.

Una vez transcurrido un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de la ejecutoria de la decisión, la empresa solicitante tiene la obligación de servir la ruta con las características del servicio ofrecido, por un término no inferior a tres (3) años, previa acreditación ante el Ministerio de los siguientes requisitos:

- Existencia de los vehículos ofrecidos, en la cantidad y condiciones técnicas señaladas en la propuesta.
- Existencia de las condiciones adicionales de calidad, accesibilidad, seguridad y comodidad como de los servicios complementarios a los pasajeros, tales como estaciones de atención en la ruta, terminales u oficinas en origen - destino y servicios de comunicaciones.
- Presentación de la fianza a favor del Ministerio de Transporte, expedida por un (1) año, con renovación automática por un valor especialmente determinado.

Transcurridos los tres (3) años iniciales, o los de la prórroga si la hubiere, la empresa deberá informar al Ministerio de Transporte si continúa con la prestación de este servicio, para lo cual deberá adicionar la vigencia de la fianza, requisito sin el cual no podrá prestar el servicio.

Se podrán autorizar *convenios de colaboración empresarial* bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio[300]. Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

Igualmente se autorizaran la conformación de consorcios o de sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas. Asimismo, de acuerdo al nivel de la demanda, a los fines de la integración a sistemas de transporte masivo, la Autoridad competente podrá reestructurar y modificar los horarios autorizados. En caso de la finalización de un convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará a la Autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos[301], en cuyo caso, de admitirse y disponerse dicha vacancia, el Ministerio de Transporte reducirá la capacidad transportadora autorizada y –si lo considerase conveniente- procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

La *capacidad transportadora* es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados o registrados[302]. El parque móvil mínimo obligatorio debe representar un 3 % de la capacidad transportadora de propiedad de las empresas o de sus socios, no pudiendo en ningún caso ser inferior a un (1) vehículo, quedando incluidas dentro de este porcentaje las unidades adquiridas bajo arrendamiento financiero.

En el caso de las *empresas de economía solidaria*, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

[300] **Decreto N° 171/2001, Artículo 42.**
[301] **Decreto N° 171/2001, Artículo 45**
[302] **Decreto N° 171/2001, Artículo 48**

La Autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados[303].

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del *plan de rodamiento* a fin de determinar la necesidad real de un incremento. El *plan de rodamiento* es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos[304].

La *capacidad transportadora máxima* no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos, la asignación de la clase de vehículo con la cual se prestara el servicio, se agrupara según su capacidad así:

grupo A:	4 a 9 pasajeros
grupo B:	0 a 19 pasajeros
grupo C:	más de 19 pasajeros

Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera solo podrán hacerlo con equipos registrados en el servicio público[305].

La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público está referida a la incorporación de dicho vehículo al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte[306].

Se admite que los vehículos sean de propiedad del prestador o que se encuentren afectados en función de un contrato de vinculación del equipo a través del cual se admite la instrumentación de la figura de arrendamiento financiero-leasing. El contrato de vinculación se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su plazo y causales de terminación, las condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas, las obligaciones de tipo pecuniario y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes. Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing. Cuando los vehículos sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.[307].

[303] **Decreto N° 171/2001, Artículo 49**
[304] **Decreto N° 171/2001, Artículo 7°**
[305] **Decreto N° 171/2001, Artículo 52**
[306] **Decreto N° 171/2001, Artículo 53**
[307] **Decreto N° 171/2001, Artículo 54**

La desvinculación del vehículo puede ser acordada de manera conjunta entre la empresa y el propietario, lo cual debe ser informado por escrito a la Autoridad competente, la que procederá a cancelar la Tarjeta de Operación[308].

Cuando hubiese vencido el contrato de vinculación y no exista acuerdo entre las partes, tanto el propietario del vehículo como la empresa, podrán solicitar respectivamente a la Autoridad competente, su desvinculación, invocando causales imputables a cada parte, expresamente previstas en la normativa para cada caso, que se vinculan con la inobservancia del plan de rodamiento, el incumplimiento de lo pactado en cuanto al cobro o pago de sumas de dinero derivadas de la ejecución del contrato, la falta de acreditación de los requisitos exigidos, y la falta de cumplimiento en lo relativo al mantenimiento preventivo del vehículo, entre otras.[309]:

La empresa a la cual esta vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venia haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación. En igual sentido, el propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

Si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte, se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta en el plazo improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, deberá suplir esta deficiencia en su parque automotor. En caso contrario, se ajustará la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

La Autoridad competente extenderá la tarjeta de operación, que es el instrumento a través del cual se acredita la autorización para que un vehículo pueda ser afectado a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones.

Servicio Público de transporte terrestre automotor especial"[310]

El *servicio Público de transporte terrestre automotor especial* es aquel que supone la existencia de un contrato escrito, celebrado entre una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, y un grupo especifico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, por el cual aquella bajo su responsabilidad se obliga a efectuar para ese determinado grupo, la prestación de un servicio expreso, el cual se hará sobre la base del convenio especialmente suscripto.[311].

El objetivo de la reglamentación está orientado a la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y a la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.[312]

---

[308] **Decreto N° 171/2001, Artículo 55**
[309] **Decreto N° 171/2001, Artículos 56 y 57.**
[310] **Decreto N° 174/2001**
[311] **Decreto N° 174/2001, Artículo 6°.**
[312] **Decreto N° 174/2001, Artículo 1°.**

Se mantienen conceptos análogos en cuanto al ámbito de aplicación[313], a la autoridad de aplicación[314], a la habilitación y los requisitos para solicitarla[315], a los convenios de colaboración empresarial[316] y las definiciones que se vinculan a las particularidades del servicio[317], que fueron especificadas en el Decreto N° 171/2001.

En lo que se refiere a la prestación del servicio, el radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de carácter Nacional, incluyendo los perímetros Departamental, Metropolitano, Distrital y/o Municipal[318].

El servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente habilitadas para esta modalidad, y en ningún caso se podrá prestar sin sujeción a un contrato escrito y deberá prestarse bajo las condiciones estipuladas por las partes.[319]

Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar un extracto del contrato que contenga como mínimo los siguientes datos[320]:

- Nombre de la entidad contratante.
- Duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación.
- Objeto del contrato.
- Origen y destino.
- Placa, marca, modelo y número interno del vehículo.

Las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir deficiencias de parque automotor de las empresas regulares del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por Carretera, en períodos de alta demanda o por deficiencias de equipo, previo contrato escrito suscripto con la empresa de transporte por carretera bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.[321]

Servicios turísticos con vehículos propios

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 5º de la Ley Nº 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscriptos en el Registro Nacional de Turismo, conforme a lo previsto en el Artículo 61 de la Ley Nº 300 de 1996, podrán ofrecer directamente el servicio de transporte a sus usuarios, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren a su nombre bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing. Si los vehículos no son propiedad del prestador de servicios turísticos, el transporte solo podrá efectuarse previo contrato escrito con empresas habilitadas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial.[322]. En su defecto, el Prestador de Servicios Turísticos deberá habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, previo cumplimiento de las condiciones establecidas.

---

[313] **Decreto N° 174/2001, Artículo 2°.**
[314] **Decreto N° 174/2001, Artículo 8°.**
[315] **Decreto N° 174/2001, Artículos 13 a 16**
[316] **Decreto N° 174/2001, Artículo 24**
[317] **Decreto N° 174/2001, Artículo 7°.**
[318] **Decreto N° 174/2001, Artículo 21**
[319] **Decreto N° 174/2001, Artículo 22**
[320] **Decreto N° 174/2001, Artículo 23**
[321] **Decreto N° 174/2001, Artículo 25**
[322] **Decreto N° 174/2001, Artículos 29 y 30**

En todos los casos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deberán satisfacer las condiciones técnico – mecánicas y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por la Autoridad competente, para la prestación de este servicio. No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso. [323].

La *capacidad transportadora* es el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación de los servicios contratados. Al igual que en el caso anterior, las empresas de transporte público terrestre automotor especial, deberán acreditar como mínimo el tres por ciento (3%) de la capacidad transportadora fijada de su propiedad o de los socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de éste porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero o leasing a su nombre.

Para las *empresas de economía solidaria* este porcentaje podrá demostrarse con los vehículos de propiedad de sus cooperados.

La capacidad transportadora de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados indicando el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos. Si la empresa solicitara el ingreso de una nueva unidad a la capacidad transportadora de la misma, deberá presentar un nuevo plan de rodamiento con todo su equipo, demostrando la necesidad del ingreso de la(s) unidad(es) correspondiente(s), en cuyo caso el funcionario competente expedirá la autorización de ingreso, con fundamento en el contrato de servicio y en el plan de rodamiento presentado[324].

En materia de vinculación y desvinculación de equipos y tarjeta de operación, se incluyen disposiciones que guardan analogía con lo dispuesto por el Decreto N° 171/2001. Se aclara que las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, no podrán vincular a su parque automotor bajo ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio[325].

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto"[326]

Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público vinculado a la misma, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado[327].

El objetivo de la reglamentación está orientado a la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto y a la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada,

[323] **Decreto N° 174/2001, Artículos 31 y 32**
[324] **Decreto N° 174/2001, Artículos 34y 35**
[325] **Decreto N° 174/2001, Artículo 45.**
[326] **Decreto N° 175/2001**
[327] **Decreto N° 175/2001, Artículo 6°**

a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales[328].

Se mantienen conceptos análogos en cuanto al ámbito de aplicación[329], a la habilitación y los requisitos para solicitarla[330], a los convenios de colaboración empresarial[331] y a las definiciones que se vinculan a las particularidades del servicio[332], que fueron especificadas en el Decreto N° 171/2001.

Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- En la *Jurisdicción Nacional o Intermunicipal***:** El Ministerio de Transporte.
- En la *Jurisdicción Distrital y/o Municipal*: Los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución.
- *En la Jurisdicción de una Area Metropolitana constituida de conformidad con la ley***:** La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Entre las definiciones propias del tipo de servicio caben señalar las siguientes:

- *bus abierto***:** vehículo con carrocería de madera, desprovisto de puertas y cuya silletería esta compuesta por bancas transversales, también denominado chiva o bus escalera.
- *centros de abastecimiento o mercadeo*: sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente.
- *frecuencias de despacho***:** Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo.

La actividad transportadora Mixta se clasifica, según el radio de acción[333].

- *metropolitano, distrital o municipal***:** Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por ley o dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio.
- *nacional o intermunicipal***:** Cuando se presta entre dos o más municipios que no hacen parte de un área metropolitana.

El radio de acción en esta modalidad será de carácter metropolitano, distrital o municipal o de carácter intermunicipal o nacional.[334]

- *Metropolitano, Distrital o Municipal*. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los territorios indígenas de la respectiva jurisdicción.
- *Nacional o Intermunicipal*. Comprende los perímetros departamentales y nacional.

El perímetro del *transporte departamental* incluye el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido por el conjunto de recorridos cuyo origen y destino están contenidos dentro del perímetro departamental.

El perímetro del *transporte nacional* incluye el territorio de la Nación. El servicio nacional esta constituido por el conjunto de recorridos cuyo origen y destino están localizados en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

---

[328] Decreto N° 175/2001, Artículo 1°.
[329] Decreto N° 175/2001, Artículo 2°.
[330] Decreto N° 175/2001, Artículos 11 a 16
[331] Decreto N° 175/2001, Artículo 29
[332] Decreto N° 175/2001, Artículo 7°.
[333] Decreto N° 175/2001, Artículo 8°.
[334] Decreto N° 175/2001, Artículo 22.

La prestación del transporte público en esta modalidad se sujetará a la existencia del *certificado de registro* de servicios expedido por la autoridad competente, el cual es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en este establecidas.[335]

La autoridad competente será la encargada de determinar las necesidades y demandas insatisfechas de movilización, como de implementar las medidas conducentes para su satisfacción. Las empresas interesadas en acceder a la prestación de servicios, presentarán a su costa el estudio de oferta y demanda y de factibilidad económica, en tanto no fuesen realizados por la autoridad competente,[336]

Atento lo que se desprende del Artículo 75 de la Ley Nº 79 de 1988, la autoridad competente estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la prestación del Servicio Público de Transporte Mixto, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios, cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

Una vez transcurrido un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de expedición del certificado de registro de servicios, la empresa solicitante tiene la obligación de servir el recorrido con las características del servicio ofrecido, por un término no inferior a tres (3) años, previa acreditación ante la autoridad competente de los siguientes requisitos:

- Existencia de los vehículos ofrecidos en la cantidad y condiciones técnicas señaladas en la propuesta.
- Presentación de la póliza de cumplimiento a favor de la autoridad competente, expedida por un (1) año con renovación sucesiva por dos (2) años mas, por un valor determinado.

Transcurridos los tres (3) años iniciales, o los de la prórroga si la hubiere, la empresa deberá informar a la autoridad competente si continúa con la prestación de este servicio, para lo cual deberá adicionar la vigencia del seguro, requisito sin el cual no podrá prestar el servicio.

Las autoridades competentes podrán en cualquier momento verificar la aplicación de las tarifas registradas; las condiciones de calidad, accesibilidad y seguridad para el usuario; clase y número de vehículos que están prestando el servicio; y vigencia de la garantía exigida.[337]

En materia de capacidad transportadora, vinculación y desvinculación de equipos y tarjeta de operación, se guarda analogía con lo dispuesto por el Decreto N° 171/2001[338].

Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo de los servicios autorizados o registrados a una empresa de transporte mixto, esta podrá solicitar a la autoridad competente el cambio o unificación transportadora bajo las siguientes premisas[339]:

---

[335] **Decreto N° 175/2001, Artículo 23**
[336] **Decreto N° 175/2001, Artículo 24**
[337] **Decreto N° 175/2001, Artículo 28**
[338] **Decreto N° 175/2001, Artículos 34 y 35**
[339] **Decreto N° 175/2001, Artículos 36**

- Cambio de bus o buseta abierta por bus o buseta cerrada, por camioneta doble cabina con platon o por campero, en equivalencia uno(1) a uno (1).
- Cambio de campero por camioneta doble cabina con platón, homologadas para el servicio mixto, en equivalencia uno (1) a uno (1).
- Cambio de campero por microbús, en equivalencia dos (2) a uno (1).

Del contenido de las normas descriptas, se advierte que en la República de Colombia en materia de transporte de pasajeros, rige un sistema regulado de acceso al mercado, con una particular intervención de la autoridad estatal en cuanto a fijar las condiciones de acceso, otorgar los permisos, fijar las condiciones operativas de los servicios, habilitar el parque automotor y determinar el precio de los servicios. No existen exclusividades y se promueve la competencia, pero con un importante nivel de intervención por parte del Estado. En tal sentido, y con las salvedades del caso, existen coincidencias con las regulaciones de la República Federativa del Brasil, y de la República Argentina, en especial, en este último caso, respecto del segmento referido al servicio público.

República de Chile

El régimen jurídico, aplicable a los servicios de transporte nacional de pasajeros fue establecido por el Decreto N° 212/92, modificado por el Decreto Supremo N° 219/2000.

Está referido al transporte colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares, destinados al uso público en todo el territorio de la República.

De conformidad a lo dispuesto en el mencionado Reglamento, se genera un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, que administra el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que deberán inscribirse todas las modalidades de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, como, asimismo, los vehículos afectados a la prestación de dichos servicios. En el Registro Nacional se consignarán todos los antecedentes que la Autoridad considere pertinentes, para realizar la fiscalización y control de los referidos servicios. Tal registración es requisito exigible para prestar tales servicios, debiéndose portar en los vehículos el correspondiente certificado de inscripción.

Las personas o entidades que inscriban servicios en el Registro Nacional serán responsables de que en la prestación de los mismos se cumplan todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas que sean aplicables, vigentes en el presente o que se dicten en el futuro, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponderles.

El Registro Nacional estará conformado por los Registros Regionales a cargo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y será de carácter público.

El Registro Nacional se divide en las siguientes secciones:
a) servicios urbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por tales los que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido;

b) servicios rurales de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que, sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano; con excepción de lo indicado a continuación;

c) servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que superan los 200 km de recorrido, y los que sin exceder los 200 km unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región.[340]

Se entiende como servicio de locomoción colectiva a los servicios prestados con buses, trolebuses, minibuses y automóviles de alquiler en la modalidad de taxi colectivo.

La inscripción en el Registro Nacional de cada uno de los servicios mencionados deberá solicitarse por el interesado al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.[341]

En la solicitud de inscripción deberá especificarse la información requerida en el reglamento y adjuntarse los siguientes antecedentes:

Antecedentes del interesado:

a) las personas naturales: fotocopia de la cédula nacional de identidad; [342]
b) las personas jurídicas: los instrumentos públicos que acrediten su constitución;
c) nombre y domicilio del representante legal en el caso de personas jurídicas y documento que lo acredite como tal;
d) tipo de vehículo(s) que utilizará;
e) copia del título que lo habilita a destinar los vehículos al servicio, [343]

Antecedentes relativos a los vehículos:

a) certificado de Inscripción o de Anotaciones Vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados, otorgado por el Servicio de Registro Civil e Identificación, y
b) fotocopia del Certificado de Revisión Técnica, vigente.

Antecedentes relativos a los conductores:

Para cada servicio deberá adjuntarse una nómina del personal de conducción, cuando corresponda. [344]

Antecedentes relativos al servicio:

La solicitud de inscripción en el caso de tratarse de servicios rurales de transporte público de pasajeros prestados con buses, minibuses o taxis colectivos, o de servicios

[340]) Conforme al texto dado por el D.S. Nº 97, de 31 de mayo de 1993.
[341] Todo ello conforme lo establecido en los Decretos Supremos Nros 97/1993, 174/1999 y.287/1994
[342] Conforme lo establecido en el Decreto Supremo N° 174/1999
[343] Conforme lo establecido en el Decreto Supremo N° 174/1999.
[344]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo N° 16/1996.

interurbanos de transporte público de pasajeros prestados con buses, deberá especificar:

a) Servicios rurales de transporte público de pasajeros prestados con buses, minibuses o taxis colectivos**:**

- itinerarios;
- horario de atención por día de la semana, y
- ubicación del o de los terminales autorizados y documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda.

b) Servicios interurbanos de transporte público de pasajeros prestados con buses: [345] itinerarios;

- ubicación del o de los terminales autorizados y documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda, y ubicación de las oficinas de venta de pasajes.

Se entiende por *línea*, el trazado troncal y el conjunto de trazados denominados variantes, atendidos por una misma persona o entidad. Las variantes son derivaciones del trazado troncal cuya coincidencia y divergencia con éste, así como el número máximo de variantes por troncal, podrán ser fijados por el Secretario Regional, distinguiendo según tipo de vehículo para cada ciudad de su jurisdicción. Para ejercer esta facultad, dicha autoridad procurará, a través de la consulta, la participación de las personas involucradas en la actividad del transporte público de pasajeros. [346]

En un mismo trazado pueden concurrir más de una persona o entidad responsable de un servicio.

El *certificado de inscripción* en el Registro Nacional que otorgue el Secretario Regional por cada vehículo registrado, contendrá, a lo menos, la siguiente información:

- nombre del responsable del servicio y de su representante legal o administrador en el caso de personas jurídicas o entidades;
- identificación del vehículo;
- tipo de servicio que atiende;
- capacidad de transporte, y
- tratándose de vehículos inscritos en servicios de locomoción colectiva urbana, la ciudad en que operará, el nombre de la línea y la descripción de los trazados que se obliga atender.

Este documento deberá mantenerse en el vehículo y, en caso de extravío, deberá solicitarse un duplicado, para lo cual se adjuntará una declaración jurada ante Notario que dé constancia del hecho.

Cualquier variación en los datos incorporados al Registro Nacional deberá ser comunicada por el responsable del servicio con la debida antelación a la Secretaría Regional respectiva, para efectos de su modificación y la entrega de un nuevo certificado en sustitución del anterior, si el cambio se relaciona con alguno de los datos contenidos en este documento

[345]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 174/1999.
[346]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 16/1996.

Las modificaciones referidas a los vehículos registrados en un servicio, línea y variantes, si correspondiere, deberán ser solicitadas con 30 días de anticipación, a la aplicación de la modificación solicitada. Cuando cambie la propiedad del vehículo no regirá para el nuevo dueño la exigencia precedente.

Al menos con 15 días de anticipación, deberá comunicarse a la Secretaría Regional la intención de abandonar un servicio. Transcurrido este plazo, el Secretario Regional procederá al retiro del o de los certificados y a la cancelación del servicio en el Registro Nacional.

La inscripción de un nuevo servicio con vehículos registrados en otra Región o la incorporación de los mismos a un servicio ya inscripto, requerirá la cancelación de la inscripción anterior de tales vehículos, la que será solicitada por el responsable del servicio al Secretario Regional que los hubiere inscripto, quien certificará la cancelación.

Los servicios registrados deberán iniciarse dentro de un plazo no superior a 10 días, contado desde la fecha de otorgamiento de los certificados respectivos, bajo sanción de cancelación de la inscripción.

Servicios nacionales de transporte publico de pasajeros

Los servicios nacionales de transporte público remunerado de pasajeros a que se refiere el se clasifican en urbanos, rurales e interurbanos.

Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros podrán prestarse con buses, trolebuses, minibuses y automóviles de alquiler. Con los últimos podrán prestarse las modalidades de servicio de taxi básico, de taxi colectivo y de taxi de turismo. Los taxis básicos y de turismo sólo podrán inscribirse como servicios urbanos de transporte público de pasajeros, sin perjuicio que puedan transportar ocasionalmente pasajeros fuera de la zona urbana. [347]

Los buses son vehículos de 18 o más asientos, incluido el del conductor, propulsados generalmente mediante motor de combustión interna.
Trolebuses son vehículos de 18 o más asientos, propulsados generalmente mediante motor eléctrico, alimentado de energía a través de línea aérea.

Minibuses son vehículos de 12 a 17 asientos, incluido el del conductor.

Automóviles de alquiler (taxis) son vehículos con dos hileras de asientos destinados públicamente al transporte de personas.

Los servicios de locomoción colectiva deberán hacerse completos de acuerdo al trazado ofrecido. Si por causas imputables al prestador del servicio, éste se interrumpiere en cualquier punto del trazado, el responsable del servicio deberá, ante todo, procurar dar cumplimiento, a su costo, a la obligación antes señalada, en el mismo vehículo o en otro distinto de aquél con que se inició el servicio, quedando el pasajero en todo caso facultado para optar entre la terminación del viaje o exigir el reembolso total del valor pagado por el servicio. En el transporte rural e interurbano, de optarse por la última alternativa, sólo podrá exigirse el reembolso proporcional del valor correspondiente al tramo no servido del servicio contratado.[348]

---

[347] Conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 16/1996.
[348]) Conforme a lo establecido en el Decreto Supremo. Nº 97/1993.

Como principio general rige la obligatoriedad en cuanto a transportar a quien lo solicite y pague la respectiva tarifa, con las excepciones que se pudiesen contemplar en normas especiales.

Los servicios de locomoción colectiva, con excepción de los servicios expresos y de los prestados con automóviles de alquiler, deberán transportar a estudiantes beneficiarios de franquicia tarifaria que lo soliciten.

En igual sentido, en los servicios de locomoción colectiva urbana y rural de hasta 50 km de longitud, con excepción de los prestados con automóviles de alquiler, se asegurarán asientos de fácil acceso para ser usados por personas con discapacidad. Igual obligación regirá respecto de servicios rurales de mayor longitud, cuando conforme el Secretario Regional autorice el transporte de hasta un máximo de 20 pasajeros de pie. [349]

Todo accidente de tránsito en que participen vehículos de locomoción colectiva[350], con resultado de lesiones o muerte, deberá ser informado por el responsable del servicio involucrado al Registro Nacional, sólo para fines estadísticos, con indicación de la fecha y hora del accidente, lugar donde ocurrió y globalmente los resultados. [351]

Los vehículos afectados a la prestación de los servicios deberán satisfacer las exigencias establecidas en la Ley de Tránsito, y sus normas complementarias, con las disposiciones del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N212/92 y con las establecidas o que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La misma regla se aplicará a los servicios.

Los vehículos de locomoción colectiva y taxis deberán contar con revisión técnica practicada por una planta revisora autorizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para efectuarla, ubicada en la región donde se encuentre inscripto el servicio que con ellos se preste. Se exceptúan de lo anterior los vehículos con que se presten servicios interurbanos, los que podrán efectuar su revisión técnica en cualquier planta revisora del país de las antes mencionadas y, los vehículos de servicios rurales que ingresen a la Región Metropolitana, los que deberán contar con revisión técnica practicada por una planta revisora de la ciudad de Santiago. [352]

Se entiende que está impedido para prestar servicios el vehículo no inscripto en el Registro Nacional; el que preste un servicio público en una modalidad o en una forma distinta a aquella para la cual está inscripto; el que, al prestar servicio, utiliza vías concesionadas sin estar facultado para ello o distintas a las autorizadas y el que presta servicio con contravención a una disposición sobre restricción a la circulación vehicular dictada de conformidad con la Ley de Tránsito o sobre antigüedad máxima de los vehículos, aplicable. La prestación de servicios con vehículos impedidos, constituye infracción de tránsito. [353]

Los vehículos que se encuentren en esta situación serán retirados de la circulación por Carabineros de Chile, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las Municipalidades para tal efecto.

---

[349]) Conforme a lo establecido en el Decreto Supremo Nº 141/1994, modificado por el Decreto Supremo Nº 142/ 2000.
[350]) Conforme a lo establecido en el Decreto Supremo Nº 16/1996.
[351]) Conforme a lo establecido en el Decreto Supremo Nº 97/1993.
[352]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 173/1999.
[353]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 16/1996.

Transporte colectivo rural e interurbano

En los buses que presten servicios rurales de hasta 50 km de longitud podrán transportarse pasajeros de pie. En los servicios rurales de más de 50 Km e interurbanos que se presten dentro de la región, únicamente podrán transportarse pasajeros de pie en el caso que sean estudiantes, hasta un máximo de 10. No obstante ello, el Secretario Regional, por resolución fundada, podrá autorizar que servicios rurales de mayor longitud puedan transportar hasta un máximo de 20 pasajeros de pie.

En los vehículos de locomoción colectiva rural deberá anunciarse al público las tarifas y las localidades que cubrirá en su trazado.

En los taxis colectivos deberá comunicarse el servicio ofrecido mediante un solo letrero ubicado sobre el techo y en forma transversal al vehículo.

Si se tratase de buses y minibuses, las tarifas y localidades a servir deberán indicarse en el interior del vehículo, en un lugar visible para los pasajeros y en sus terminales, cuando corresponda.

La locomoción colectiva rural, exceptuada la prestada con taxis colectivos, deberá iniciar o finalizar el servicio desde recintos especialmente habilitados para ello, los que deberán encontrarse fuera de la vía pública en ciudades de más de 50.000 habitantes.

Tratándose de servicios rurales en ciudades de menos de 50.000 habitantes, se podrán iniciar o terminar los servicios desde la vía pública, siempre que cuenten con la correspondiente autorización municipal.

Lo mencionado precedentemente no regirá cuando el Secretario Regional por resolución fundada determine, por ciudades y tipo de vehículos, que los servicios rurales deben iniciarse o terminarse desde recintos especialmente habilitados fuera de la vía pública o desde terminales, según sea el caso [354], pudiendo además, prohibir la circulación de los vehículos con que se prestan dichos servicios en ciudades sin consideración al número de sus habitantes.[355]

Los buses que se afecten a la prestación de servicios interurbanos deberán ser del tipo pullman.

En ciudades de más de 50.000 habitantes, la locomoción colectiva interurbana deberá contar con terminales que cumplan con las disposiciones que les sean aplicables.

En ciudades de menos de 50.000 habitantes la locomoción colectiva interurbana deberá disponer a lo menos de una oficina de venta de pasajes próxima al lugar de estacionamiento donde inicien el servicio; este último, autorizado por la Municipalidad competente.

Las empresas que efectúen servicios interurbanos deberán anunciar a los usuarios las tarifas y los horarios de partida y llegada de los diversos servicios que ofrecen al público.

---

[354]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 127/1999.
[355]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 142/2000.

En los servicios interurbanos de transporte público de pasajeros con recorridos de más de cinco horas de duración, se deberá confeccionar un listado con la nómina de pasajeros que transporta [356]. El listado se confeccionará a bordo y se entregará en la oficina del lugar de destino del servicio. Cualesquiera pasajeros que se incorpore a bordo, en algún punto intermedio entre la ciudad de inicio y la de destino del servicio, deberá ser incluido en el listado.

Los vehículos con que sé presten servicios interurbanos deberán contar con tacógrafo que registre los siguientes datos:
a) velocidad;
b) tiempo de marcha y detención, y
c) distancia recorrida.

En los servicios rurales cuando se transporte carga sobre el techo, ésta deberá llevarse sobre parrillas y ser estibada y asegurada de manera que evite todo riesgo de caída desde el vehículo; igualmente la carga transportada no podrá exceder las dimensiones y pesos indicados por el fabricante del vehículo para dicha disposición de la carga.

El transporte de valijas, bultos y paquetes será de responsabilidad de las empresas cuando se lleven en la parrilla o en las cámaras portaequipajes, las que deberán entregar al pasajero un comprobante por cada bulto. Ello ocurrirá en todo caso respecto al transporte de cartas y encomiendas en cuanto se haga conforme a la ley. Las especies primeramente citadas serán de cuidado de los pasajeros cuando sé lleven en las parrillas portaequipajes interiores.

Contrato de transporte

De conformidad a lo reglado en el Título V del Código de Comercio, el transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

Precisiones conceptuales:

- Porteador: el que contrae la obligación de conducir.
- cargador, remitente o consignante: el que por cuenta propia o ajena encarga la conducción.
- Porte o flete: la cantidad que el cargador se obliga a pagar por la conducción se llama porte.
- Empresario de transportes: el que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo. [357]

Aunque el transporte imponga la obligación de hacer, el que se obliga a conducir personas o mercaderías puede, bajo su responsabilidad, encargar la conducción a un tercero.

En este caso el que primitivamente ha tomado sobre sí la obligación de conducir conserva su carácter de porteador respecto del cargador con quien ha tratado, y toma

[356]) Conforme lo establecido en el Decreto Supremo Nº 41/1999.
[357] Código de Comercio, Artículo 166

el carácter de cargador respecto del que efectivamente haga la conducción de las personas o mercaderías.

El transporte es rescindible, a voluntad del usuario o cargador, antes o después de comenzado el viaje.

En el primer caso, el cargador pagará al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte estipulado.

Es también rescindible de parte de ambos contratantes por la superveniencia de un suceso que impida emprender el viaje, como pérdida de los efectos, declaración de guerra, prohibición de comerciar, interceptación de caminos por tropas enemigas u otros acontecimientos análogos.

En cualquiera de estos casos la rescisión se verifica sin indemnización, y cada una de las partes sufre las pérdidas de sus aprestos y los perjuicios que le cause la rescisión.

Se distingue entre empresarios particulares y empresarios públicos de conducciones.

Son empresarios particulares los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.

Son empresarios públicos los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios.

República de Ecuador

La Ley N°. 1002 de 2 de Agosto de 1996, contiene las normas relativas a[358]:

- la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre;
- el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal;
- la circulación peatonal y la conducción de semovientes;
- el control y la prevención de los accidentes;
- la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y,
- la tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Se garantiza la movilización de personas o bienes por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, de acuerdo a los reglamentos respectivos.

La transportación terrestre, pública o privada, de personas y bienes, goza de la protección del Estado quien ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de seguridad y calidad; y, toda violación a sus normas será sancionada por esta Ley y sus reglamentos.

[358] **Artículo 1°.**

Autoridad de aplicación

Son organismos de tránsito y transporte terrestres[359]:

a) El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres;
b) La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres;
c) Los Consejos provinciales de Tránsito, y Transporte Terrestres; y la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas;
d) Las jefaturas provinciales de tránsito y transporte terrestres; y,
e) Las subjefaturas en sus jurisdicciones.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con personería jurídica, Jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica[360].

Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control del tránsito y del transporte terrestre y sus resoluciones son obligatorias. El Presidente del Consejo Nacional de Tránsito es el Ministro de Gobierno o su delegado.

Están bajo su dependencia todos los organismos de Tránsito y Transporte Terrestres mencionados; con las salvedades consagradas en la Ley que se relaciona a la autonomía de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres estará conformado por los siguientes vocales que constituyen su directorio[361]:

a) El Ministro de Gobierno o su delegado, quien lo presidirá;
b) El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones o su delegado;
c) El Ministro de Educación o su delegado;
d) Dos representantes de la ciudadanía, uno designado por la Asociación de Municipalidades, y otro, por el Consorcio de Consejos Provinciales;
e) El Comandante General de Policía o su delegado;
f) Un representante de las Fuerzas Armadas designado por el Comando Conjunto de esa Institución;
g) El Secretario General de la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador o su delegado;
h) El Presidente de la Federación Nacional del Transporte Pesado o su delegado;
i) Un representante del Automóvil Club del Ecuador, (ANETA);
j) Un representante de los transportistas;
k) El Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres o su delegado;
l) El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas o su delegado, quien será el Jefe de Tránsito de la provincia del Guayas; y,
m) Un representante de las asociaciones automotrices del Ecuador. Los delegados acreditarán conocimiento y experiencia en la materia de tránsito y transporte terrestres.

La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres es un organismo del sector público con personería jurídica, presupuesto y patrimonio propios, de organización, planificación, ejecución y control de las actividades de tránsito y transporte terrestre a

[359] **Artículo 18**
[360] **Artículo 19**
[361] **Artículo 21.**
[362] **Artículo 23.**
[363] **Artículo 24**
[364] **Artículo 25.**
[365] **Artículo 26.**

nivel nacional a excepción de la provincia del Guayas. El Director será nombrado conforme a las leyes Orgánica y de Personal de la Policía Nacional[366].

Las Jefaturas provinciales y subjefaturas de tránsito y transporte terrestres así como también la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas son organismos de Planificación, de ejecución y control, y tienen los mismos deberes y atribuciones de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, dentro de sus límites jurisdiccionales. Además son las encargadas de extender los documentos habilitantes para la conducción y circulación de vehículos[367].

Contrato de transporte

El contrato de transporte se encuentra regulado en el Código de Comercio, en el Libro Segundo "DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES MERCANTILES EN GENERAL", en el Título V, "DEL TRANSPORTE"

En la sección I "Del transporte en general" se lo define como un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas[368].

Llamase porteador el que contrae la obligación de conducir. El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios, o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transporte, aunque algunas veces ejecute el transporte por si mismo.

El transporte es resoluble a voluntad del cargador, antes o después de comenzado el viaje: en el primer caso, el cargador pagará al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte estipulado. Es también resoluble, de parte de ambos contratantes, por la superveniencia de un suceso que impida emprender el viaje, como pérdida de los efectos, declaración de guerra, prohibición de comerciar, interceptación de caminos por tropas enemigas, u otros acontecimientos análogos. En cualquiera de estos casos, la resolución se verifica sin indemnización, y cada una de las partes sufre las pérdidas de sus aprestos y los perjuicios que le cause la resolución.[369].

Se prevé la existencia de empresarios particulares y empresarios públicos de transporte. Los primeros son los que ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios, y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.

Empresarios públicos son los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios[370].

En la sección VI se incluyen las "Reglas relativas al transporte ajustado con empresarios públicos"

---

[366] **Artículo 27.**
[367] **Artículo 28.**
[368] **Artículo 205.**
[369] **Artículos 207 y 208**
[370] **Artículo 210 y 251.**

Los empresarios públicos están obligados[371]:

a) A llevar un registro en que asienten, por orden progresivo de números, el dinero, efectos, cofres, valijas y paquetes que conduzcan;
b) A dar a los pasajeros billetes de asiento, o a otorgar recibos o conocimientos de los objetos que se les entreguen para transportar; y,
c) A emprender y concluir sus viajes en los días y horas que fijaren sus anuncios, aún cuando no estén tomados todos los asientos, ni tengan los efectos necesarios para completar la carga.

En caso de pérdida de los objetos entregados a los empresarios, a sus agentes o factores, el pasajero o cargador deberá acreditar su entrega e importe. Si la prueba fuere imposible o insuficiente para fijar el valor de los objetos perdidos, se diferirá al juramento del pasajero o cargador acerca de este sólo punto. Después de prestado el juramento, el juez determinará prudencialmente la cantidad que deban pagar los empresarios, por vía de indemnización, atendidas la condición y moralidad del reclamante, su posibilidad pecuniaria y las circunstancias especiales del caso[372].

Los empresarios no serán responsables del dinero, alhajas, documentos o efectos de gran valor que contengan los cofres, paquetes o cajones transportados, si al tiempo de la entrega no se hubiere declarado su contenido. Los billetes impresos que entreguen los empresarios con cláusulas limitativas de su responsabilidad a una determinada cantidad, no los eximen de indemnizar, conforme lo señalado precedentemente, las pérdidas sufridas por los pasajeros y cargadores[373].

No se aprecia que se encuentre prevista la responsabilidad para el caso de lesiones o muerte del pasajero.

República del Paraguay

A través de la Ley N° 1590 se establece un Sistema Nacional de Transporte, que determina a través de los organismos creados por dicha ley, políticas y regulaciones integrales de tránsito y transporte a nivel metropolitano, municipal, intermunicipal, departamental, nacional e internacional, en lo que compete a la parte paraguaya, de pasajeros y cargas[374].

Se crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) como ente descentralizado con personería jurídica de derecho público, encargada de la regulación del transporte nacional e internacional[375].

La autoridad máxima de la DINATRAN será el Consejo. El Presidente del Consejo será designado por el Poder Ejecutivo y ejercerá, además, la función de Director Nacional de Transporte[377].

El Consejo estará integrado por los siguientes miembros:
El Director Nacional de Transporte.

- Un representante del Ministerio de Justicia y Trabajo.

[371] **Artículo 255**
[372] **Artículo 259.**
[373] **Artículos 260 y 261.**
[374] **Artículo 1°.**
[375] **Artículo 12.**
[376] **Artículo 13**
[377] **Artículo 14**

- Un representante de los gobernadores.
- Un representante de la Asociación de Municipalidades del Area Metropolitana (AMUAM).
- Un representante de las demás municipalidades de la República.
- Un representante de los empresarios del transporte.
- Un representante de los trabajadores del transporte.

Cada uno de los miembros titulares tendrá un suplente que lo reemplazará en los casos necesarios.

La estructura orgánica de la DINATRAN, comprende las siguientes direcciones y entidades vinculadas[379]:

1. Dirección Nacional de Transporte Terrestre;
2. Dirección de Planificación Integral de Transporte;
3. Dirección de Control y Seguridad de Tránsito;
4. Ferrocarril Central Carlos A. López;
5. Dirección Jurídica; y,
6. Dirección Administrativa.

Clasificación de los servicios

El *servicio de transporte de pasajeros* es concebido como un servicio público cuando por el mismo se perciba una tarifa. El servicio de transporte público de pasajeros podrá ser prestado por personas físicas o jurídicas, sean éstas públicas o privadas.

En los Artículos 3° a 8° se definen conceptualmente los siguientes servicios:

a) *servicio de transporte público de pasajeros* es aquel que es realizado en unidades que permitan el traslado de personas y que cuenten con la habilitación correspondiente, cobrando por el mismo una tarifa.
b) *servicio de transporte público municipal* de pasajeros es aquel que se realiza dentro del límite territorial de un municipio y bajo la competencia del mismo.
c) *transporte público metropolitano de pasajeros* es aquel que se realiza del área metropolitana respectiva.
d) *servicio de transporte público departamental de pasajeros* aquel que une dos o más municipios entre sí dentro de un mismo departamento.
e) *servicio de transporte público nacional de pasajeros* es aquel que afecta a dos o más departamentos de la República.
f) *servicio de transporte público internacional de pasajeros* aquel que une el Paraguay con uno o más países.

Los servicios deben ser otorgados por concesión

Toda concesión de itinerarios y/o zonas de explotación a una empresa de transporte público de pasajeros, requerirá de una licitación pública en base a los pliegos de condiciones determinados por los organismos creados por la ley, y por tiempo limitado. Dichas concesiones éstas podrán ser valuadas y consideradas como bienes. Las

[378] **Artículo 15**
[379] **Artículo 20**
[380] **Artículo 16**

empresas concesionarias no podrán transferir sus derechos y obligaciones a terceros sin previo y expreso consentimiento de los organismos creados en esta ley[381].

República del Perú

A través de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, se establecen los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre.

El transporte terrestre es definido como el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías, mientras que el servicio de transporte es entendido como la actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre[382].

La acción del Estado[383] en materia de transporte y tránsito terrestre está orientada a las satisfacción de las necesidades de los usuarios, al resguardo de las condiciones de seguridad y salud, y a la protección del ambiente y a la comunidad en su conjunto. El Estado tiene por objetivo promover la libre competencia cumpliendo funciones que no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

Asimismo despliega su accionar en aquellos mercados que presentan limitaciones o distorsiones a la libre competencia en el transporte, y en especial dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda a fin de mejorar la competitividad de los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades con el objeto de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

En el REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES, dictado como consecuencia de lo establecido en el Artículo 23 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, y que fuera aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 040-2001-MTC, se fijan los siguientes principios rectores para la administración del transporte terrestre:[384]

- Procurar la satisfacción de las necesidades de transporte terrestre de la población, vigilando las condiciones de seguridad y calidad del servicio.
- Promover la integración, fusión o consorcio de las personas o empresas que brindan servicios públicos de transporte terrestre, a fin de conseguir eficiencia y modernidad.
- Procurar la estabilidad de las condiciones de mercado, en base a la cual los transportistas toman sus decisiones sobre inversión, evitando que se alteren por la presencia de elementos perturbadores.
- Procurar la armonización de las políticas y acciones sectoriales en transporte con las políticas y acciones de otros sectores de la administración, en el área educativa, energética, automotor, económica, laboral, social, de turismo y de seguridad vial.
- Procurar que disminuyan los niveles de contaminación, en resguardo del medio ambiente.
- Promover la formación y la permanente capacitación de los recursos humanos en transporte terrestre.

---

[381] **Artículos 38 y 39.**
[382] **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, Artículo 2°.**
[383] **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, Artículos 3° y 4°.**
[384] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 040-2001-MTC, Artículo 9°.**

- Apoyar técnicamente a las Municipalidades Provinciales, para la actualización y modernización de sistemas de gestión y control del transporte urbano.

Autoridad competente

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre en el orden nacional, al que le fueron asignadas distintas atribuciones: a) en carácter normativo; b) en cuanto a la gestión de la operación de transporte y c) en lo relativo a la fiscalización del sistema.[385]

Asimismo en la ley se consagra el principio según el cual toda persona natural o jurídica, pública o privada, queda sujeta a una única autoridad competente en cada caso[386].

Conforme se establece en el Reglamento mencionado[387] la administración del Transporte Terrestre es ejercida por la Dirección General de Circulación Terrestre, las Direcciones Regionales de Circulación Terrestre, las Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales conforme a las competencias establecidas en el citado Reglamento.

La Dirección General de Circulación Terrestre como órgano normativo del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, y tiene por finalidad procurar el desarrollo de servicios públicos de transporte terrestre, vigilando el cumplimiento de los atributos de eficiencia, calidad y de seguridad, en beneficio del público usuario; y la gestión y fiscalización del Transporte Terrestre de personas y mercancías[388]. La Dirección General de Circulación Terrestre es la dependencia del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica y administrativa, con competencia a nivel nacional para normar, regular y fiscalizar el transporte terrestre nacional e internacional de personas y de mercancías; así como para normar y supervisar el transporte urbano de personas.[389]

En el Título III del texto legal se indican los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la ley, que deberán ser aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio de la República. Entre los reglamentos que se mencionan y se vinculan con nuestra materia, cabe citar el Reglamento Nacional de Administración de Transporte cuyo contenido comprende los siguientes aspectos:[390]

- Especificaciones de diseño y administración de los registros en los que deberán inscribirse todos los servicios de pasajeros y mercancías que se presente en forma regular.
- Disposiciones generales que clasifican las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, así como los requisitos de técnicos de idoneidad, característica de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, y las condiciones de calidad y seguridad de cada una de ellas. Asimismo establece las infracciones y sanciones que resulten aplicables como consecuencia de la prestación del servicio de transporte.
- Criterios técnicos que determinen la declaración de áreas o vías saturadas por

[385] **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, Artículo 16.**
[386] **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, Artículo 21.**
[387] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 10.**
[388] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 11- y 12.**
[389] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 13.**
[390] **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, Artículo 23.**

concepto de congestión vehicular o contaminación y establece el régimen de acceso y operación de los servicios de transporte en tales condiciones.

- Indica que el acceso de áreas y vías saturadas es administrado por periódicos procesos de licitación pública, en los cuales todos los oferentes de los servicios concurren compitiendo en calidad, precio, condiciones de seguridad y control de emisiones, todo lo cual se formaliza en contratos de concesión a plazo fijo y no renovables de manera automática.
- Contiene el régimen de administración de cada uno de los servicios especiales y otras prestaciones no habituales, incluyéndose los requisitos de registro, concesión, autorizaciones y permisos de operación respectivos.

Como consecuencia de lo establecido en el Artículo 23 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, se aprobó el el REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES, mediante el Decreto Supremo Nº 040-2001-MTC.

El mencionado Reglamento regula el servicio público y privado de transporte terrestre de personas y de mercancías[391], y establece:

- las disposiciones administrativas y de organización, relativas a la prestación de dichos servicios y a las actividades complementarias;
- los criterios que determinan la declaración de áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación ambiental; y el régimen de acceso y operación de los servicios de transporte urbano en estas condiciones.

Están comprendidos y deben sujetarse a las disposiciones del Reglamento Nacional[392].

- El transporte terrestre de personas y de mercancías, tanto el que se presta al público
- La infraestructura y actividades complementarias a los servicios de transporte terrestre, como los terminales terrestres de pasajeros y/o mercancías, estaciones, paraderos, agencias y otros.

Se consagra que los servicios de transporte terrestre de carácter público de personas y/o de mercancías, incluyendo sus instalaciones complementarias, son de necesidad y utilidad pública y de preferente interés nacional[393].

El servicio de transporte público de personas (debe ser efectuado preferentemente en vehículos del tipo ómnibus) y de mercancías tanto en el ámbito nacional, como en el urbano, debe ser efectuado a través de empresas legalmente constituidas[394], utilizando vehículos adecuados a las diferentes modalidades de servicios de acuerdo a las disposiciones del Reglamento, teniendo en cuenta las características propias de la vía y las zonas que sirven[395].

---

[391] Reglamento nacional de administración de transportes, aprobado por Decreto Supremo N° Nº 040-2001-MTC, Artículo 1°.
[392] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 2°,
[393] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 3°.
[394] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 4°
[395] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 5°.-

Las empresas de transporte terrestre para prestar servicio de transporte público deberán contar con los vehículos, equipos, infraestructura, y la capacidad económica, administrativa y operativa establecida en el Reglamento[396].

Son autoridades de aplicación y verificación de lo dispuesto en el Reglamento la Dirección General de Circulación Terrestre y las Direcciones Regionales de Circulación Terrestre, en lo que respecta al transporte terrestre nacional de pasajeros en los servicios interdepartamental e intradepartamental[397].

En el Reglamento se incluyen definiciones sobre : 1°) Acción de Control; 2°) Ampliación de Ruta; 3°) Boleto de Viaje; 4°) Calidad del Servicio; 5°) Capacidad Económica; 6°)Cobrador; 7°) Concesión; 8°) Condiciones de Seguridad; 9°) Conductor; 10) Certificado de Habilitación vehicular; 11) Croquis de Ruta; 12) Dirección General de Circulación Terrestre; 13) Direcciones Regionales de Circulación Terrestre; 14) Empresa de Transporte Terrestre; 15) Flota; 16) Frecuencia; 17) Inspector de Transporte; 18) Modificación de Ruta; 19) Municipalidades Distritales; 20) Municipalidades Provinciales; 21) Ómnibus; 22) Pasajero; 23) Permiso de operación; 24) Precio del Pasaje; 25) Ruta; 26) Tarifa Predatoria; 27) Terminal Para el Servicio de Transporte Terrestre; 28) Titulo de Habilitación; 29) Transportista autorizado; 30) Transportista Individual; 31) Transporte Mixto; 32) Transporte Terrestre[398]:

Clasificación[399]

El transporte terrestre se clasifica atendiendo a los siguientes criterios:

1. por la naturaleza del servicio;
2. por el elemento transportado;
3. por el ámbito de la prestación de servicio;
4. por las características del servicio; y por la fuerza que mueve al vehículo.

Por la naturaleza del servicio:

a) Transporte Público, es aquel servicio que esta a disposición de la población en general y es retribuido en forma económica.
b) Transporte privado, es aquel servicio que se lleva a cavo por cuenta propia, para satisfacer necesidades particulares.

Por el elemento de transporte:

a) De personas: se realiza para el traslado de personas.
b) De mercancías: se realiza el traslado de mercancías.

Según el ámbito en que se realice:

a) Es Transporte Urbano el que se presta al interior de una provincia, que se clasifica en:

- Servicio Rápido Masivo.
- Servicio Masivo

[396] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 6°.**
[397] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 7°.**
[398] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 8°**
[399] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 17 a 22**

- Regular.
- Directo.
- Expreso.

- Servicio Preferencial.
- Servicio de vehículos de alquiler, que se clasifica en:

  - Servicio de Taxi.
  - Servicio de Colectivo, privado en automóviles y camionetas rurales.
  - Servicio Diferenciado, en automóviles y en buses para el transporte de personas, con características de mayor calidad y comodidad.

b) Es Transporte Nacional, el que tiene su origen y destino dentro de las ciudades de diferentes provincias del territorio nacional.

- Transporte Nacional Intra Departamental: El que se realiza entre ciudades de un departamento.
- Transporte Nacional Inter Departamental: El que se realiza entre ciudades de diferentes departamentos.

c) Es Transporte Internacional aquel cuya ruta e itinerario discurre parcialmente por territorio extranjero.

Por las características del servicio se clasifica en regular y especial:

a) Es transporte regular aquel que no requiere de la aplicación de regulaciones específicas, en razón de la naturaleza o características del elemento transportado.
b) Es transporte especial, aquel que en razón de su repercusión social, volumen, incompatibilidad con otro tipo de transporte, características del usuario, u otras causas debe presentarse sujeto a regulación especial.
   - Turístico
   - Personal
   - Escolar
   - Personas enfermas o accidentadas
   - Funerario.

Por la fuerza que mueve al vehículo, se clasifica en:

a) Transporte motorizado: aquel que es impulsado por motor y tracción propia.
b) Transporte no motorizado: aquel que no es impulsado por motor y tracción propia.

Por el Artículo 23 del Reglamento se crea el Sistema Registral de Transporte Terrestre que comprende el ámbito Nacional, Regional y Urbano, en el que deberán inscribirse:

---

[400] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 2°,**
[401] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 3°.**
[402] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 4°**
[403] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 5°.-**
[404] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 6°.**
[405] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 7°.**
[406] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 8°**
[407] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 17 a 22**

- todos los Títulos y Certificados de Habilitación otorgados para servicios de transporte de personas y mercancías que se prestan en forma regular;
- las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre;
- los conductores capacitados para la prestación de servicios de transporte.

El Sistema Registral esta a cargo del Viceministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Circulación Terrestre.

La organización y administración del Registro Nacional del Servicio de Transporte Terrestre está a cargo de la Dirección General de Circulación Terrestre[408].

El Registro Nacional del Servicio de Transporte Terrestre comprenderá las siguientes Secciones Regístrales:

a) Registro de Transportistas que realizan servicio de transporte de personas en forma regular;
b) Registro de Transportistas que realizan Servicio de Transporte de Mercancías, incluyendo uno especial de mercancías peligrosas;
c) Registro de Sanciones por infracciones al servicio público de transporte;
d) Registro de Conductores capacitados para la prestación de servicios de transporte con la calificación según la modalidad del servicio;

En el Registro de Transportistas que realizan Servicio de Transporte de Personas en forma regular[409], deben estar inscritas todas las concesionarias o permisionarias del servicio público de transporte de personas, según su ámbito: Interdepartamental, Intrardepartamental y Urbano, conforme a:

a) Contrato de concesión y/o resolución por la que se otorga el permiso de operación según corresponda.
b) Nombre o razón social de la empresa concesionaria o permisionaria y de su representante legal; o del transportista independiente.
c) Domicilio Legal y Registro Unificado de Contribuyente.
d) Clase de servicios de transporte que realiza.
e) Vehículos asignados al contrato de concesión o permiso de operación, en la resolución autoritativa; o al transportista independiente, debidamente identificados.
f) Características de los vehículos asignados al servicio.
g) Ruta o rutas e itinerario, consignadas en el contrato de concesión y/o en el permiso de operación, así como la frecuencia, paradas y/o escalas comerciales.
h) Identificación de los conductores de la empresa registrada, o del transportista independiente.
i) Instalaciones complementarias, que utiliza para el embarque y desembarque de pasajeros,
j) servicio de sus unidades y otros.
k) Información de sanciones, accidentes y pago de multas.

[408] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Articulo 28**

[409] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 29.**

Régimen de acceso y operación de los servicios

De las concesiones y permisos de operación

Para prestar servicios públicos de transporte terrestre de personas es requisito indispensable la obtención de resolución de la autoridad competente, que faculta la suscripción del contrato de concesión; o que disponga el otorgamiento de permiso de operación[410].

El transporte público de personas tiene el carácter de servicio normado, regulado y fiscalizado por la autoridad competente. Pueden acceder al mercado de servicios todas aquellas personas jurídicas o naturales que soliciten y cumplen las condiciones establecidas en el reglamento[411].

El solicitante debe presentar ante la autoridad competente:
a) En caso de persona natural:

- Documentos de identidad personal, que acredite capacidad legal para contratar y la nacionalidad peruana.
- En el caso de los extranjeros, deben tener la nacionalidad de un Estado, con el cual en base a lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por el Perú, no sea exigible el requisito de la nacionalidad peruana.

b) En caso de persona jurídica:

- Copia del documento social constitutivo, debidamente inscrito en el registro que corresponda.
- Documentación que acredite cumplir los requisitos de capacitación profesional, solvencia moral, y capacidad económica, técnica y operativa en la forma establecida en el Reglamento.
- Cumplir con las exigencias específicas exigibles para cada tipo o clase de servicio.

El servicio de transporte terrestre, está reservado a personas naturales y jurídicas peruanas[412]. Se considera persona jurídica peruana a aquella que cumple con los siguientes requisitos dentro de su constitución societaria:

- Tener establecido su domicilio principal en el territorio de la República;
- Por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad deben ser de nacionalidad peruana o tener domicilio permanente en el Perú, y la propiedad de la persona jurídica deberá ser sustancialmente nacional.
- Por lo menos un 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital social de la empresa debe ser de propiedad peruana y estar bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad peruana, con domicilio permanente en el Perú.

[410] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 42.**
[411] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Articulo 43**
[412] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 44.**

Requisitos técnicos de idoneidad. Condiciones generales para acceder al servicio

Para solicitar otorgamiento de concesión o permiso de operación, para la prestación de servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros, se debe acreditar el cumplimiento de requisitos técnicos de idoneidad, tales como número mínimo de unidades de flota y sus características adecuadas al servicio a prestar, infraestructura de la empresa y su organización; así como las condiciones de calidad y seguridad.

Asimismo, se deberá acreditar la capacitación profesional; capacidad legal, técnica, económica, operativa, y solvencia moral, según lo establecido en el Reglamento Nacional correspondientes a los servicios de acuerdo a su ámbito[413].

Se deberá acreditar no haber sido sancionado en forma reiterada, por infracciones muy graves materia de transporte. Para la evaluación de los antecedentes se tomará en cuenta el número de unidades de la flota habilitada[414].

Si se tratase de mercados de transporte que se desarrollan en áreas de baja demanda, con carácter de excepción el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, mediante Resolución Ministerial, podrá aprobar menores condiciones a las establecidas para determinados servicios, en lo que respecta, por ejemplo, a la acreditación de un número mínimo de vehículos a habilitar o capacidad de los vehículos de la flota, o en lo relativo a los medios materiales exigibles y al capital social; o un menor volumen o capacidad operativa de la empresa y disminuir len general as exigencias de acuerdo a las necesidades de la población y a las características del servicio a prestar[415].

El requisito de solvencia moral se acredita:[416]

- Cuando se trate de personas naturales, el correspondiente certificado que acredite no haber sido condenado por delito doloso.
- Cuando se trate de personas jurídicas, no haber sido objeto de reiteradas sanciones calificadas como muy graves, por la autoridad competente, en el ejercicio de la actividad del transporte. Para tal efecto, se tendrá en cuenta para la evaluación, el número de unidades de la flota habilitada, y la intensidad de la operación del servicio.

Concesiones y permisos

Los servicios de Transporte Nacional de Pasajeros, se otorgaran bajo contrato de concesión, previa la realización de audiencia pública ó a través de licitación pública para el caso de rutas afectadas por baja demanda u otro factor que restrinja la libre oferta del servicio[417].

---

[413] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 86
[414] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 87.
[415] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 88.
[416] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 89
[417] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 45. En el caso de los servicios de Transporte Urbano de Pasajeros se otorgarán mediante permiso de operación otorgado por la autoridad competente mediante audiencia o licitación publica. En caso de tramos o áreas saturadas la autoridad competente otorgará bajo contrato de concesión y a través de licitación pública el uso de dichos tramos o áreas. En los casos de tramos o áreas saturadas en el servicio urbano el plazo lo determinará la autoridad competente en los términos de referencia de la licitación pública respectiva.

El plazo de duración del contrato de concesión será de 10 años para el transporte nacional de pasajeros (interdepartamental e intradepartamental), pudiendo renovarse por iguales períodos[418]. El contrato de concesión se suscribirá dentro de un plazo máximo de treinta (30) días calendario de publicada o notificada la Resolución aprobatoria del otorgamiento de concesión. Podrá formalizarse en escritura pública, cuando así lo solicite el concesionario, siendo de su cuenta todos los gastos que se originen. [419]

La calidad de los servicios públicos de transporte terrestre será medida mediante los respectivos parámetros fijados por el Ministerio de Transportes Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Dichos parámetros estarán referidos, entre otros, a regularidad, seguridad, oportunidad y fiabilidad de los servicios conforme a lo establecido en el Capítulo correspondiente del servicio respectivo.[420]

Los títulos que habilitan para la prestación de servicios públicos de transporte de pasajeros pueden transferirse a terceros, siempre que el solicitante, sea previamente habilitado por la autoridad competente, luego de acreditar que cumple con los requisitos generales exigibles para prestar el servicio, cuya transferencia se ha solicitado.[421]

La concesión o el permiso son susceptibles de ser modificados. La solicitud deberá precisar los términos de la modificación y debiendo acompañarse la documentación que corresponda.[422]

Para acceder al servicio de transporte terrestre de pasajeros, la autoridad competente convocará a licitación pública, precisando las condiciones y requisitos, e indicando los criterios de calidad, características y cantidad de la flota a ofertar; las características de los servicios básicos y complementarios, e instalaciones necesarias. Asimismo, también indicará el precio base del servicio, y las condiciones de seguridad, todo lo cual deberá precisarse en los correspondientes términos de referencia.[423]

Se constituirán las Comisiones de Audiencias Públicas en la Dirección General de Circulación Terrestre y en las Direcciones Regionales de Circulación Terrestre, cuya finalidad es evaluar, procesar y dictaminar las solicitudes de concesiones y sus modificaciones, en el transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional[424].

Las tarifas por la prestación de servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros, son fijadas por los prestadores del servicio en bandas dentro de límites mínimos y máximos aprobadas por la Autoridad Competente, tomando en cuenta los costos reales operativos de una empresa óptima de transporte, que serán fijados por la Dirección General de Circulación Terrestre. La fijación de la Banda Mínima se hará mediante un estudio de costos y establecida considerando una “Canasta de Insumos de Transporte”, que servirá de base para su actualización y para evitar las tarifas predatorias. La fijación de la Banda Máxima se fijará en un 30 % sobre la Banda Mínima.

Las bandas de las tarifas y fletes que rijan para el transporte de ámbito nacional, se aprobarán mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de

---

[418] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 46.
[419] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 48.
[420] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 54
[421] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 56.-
[422] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 57.
[423] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 59.
[424] Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 61

Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, de acuerdo con el Informe Técnico de la Dirección General de Circulación Terrestre.[425]

Son causas de extinción de las concesiones, los permisos de operación y de las autorizaciones:[426]

a) El vencimiento del plazo para iniciar el servicio; o del plazo por el que fue otorgada la concesión, el permiso o la autorización.
b) Caducidad
c) Cancelación
d) Renuncia
e) Quiebra debidamente declarada de la empresa transportista conforme a ley.
f) Pérdida de la capacidad legal, técnica o económica – financiera que fuera exigida para el otorgamiento de la concesión, permiso de operación o autorización.
g) Por abandono.
h) Por cesión, transferencia o explotación de la concesión o permiso de operación, en contravención de lo dispuesto en el presente Reglamento.

El conductor

Es la persona legalmente autorizada para conducir un vehículo automotor de transporte terrestre, de acuerdo a las disposiciones del Reglamento Nacional de Transito, y a lo establecido en este Reglamento.[427]

Para conducir vehículos de transporte público de pasajeros en el ámbito nacional es requisito indispensable contar con la Libreta de Tripulante debidamente inscrito en el Registro Nacional y/o Regional de Conductores capacitados.[428]

Las jornadas máximas de conducción de vehículos del servicio de transporte terrestre, son establecidas en el Reglamento Nacional correspondientes al transporte terrestre nacional y urbano de pasajeros y transporte nacional de carga y son controlados por la autoridad competente .[429]

Los vehículos

Solamente se habilitarán los vehículos adecuados para la prestación de los diferentes servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros, que cumplan con las características y requisitos técnicos, tales como, capacidad, fabricación original para transportar pasajeros, comodidad, nivel de emisión de contaminantes del medio ambiente. Asimismo se deben conservar los pesos y medidas máximas de carga establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos; y los demás requisitos que, para cada servicio, establezca el Ministerio de Transportes, Comunicaciones Vivienda y Construcción.[430]

---

[425] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 64**
[426] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 65.**
[427] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 113**
[428] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 66**
[429] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 69.**

[430] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 91.**

Para solicitar la habilitación de vehículos el peticionario deberá acompañar los siguientes documentos e información:[431]

a) Copia de la tarjeta de identificación vehicular o de la tarjeta de propiedad vehicular si fuera el caso, de cada unidad. Cuando se solicite la habilitación de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing) se presentará copia del respectivo contrato.
b) Características de los vehículos: placa, marca, año de fabricación, número o serie del chasis, número de ejes, tipo de vehículo, numero de asientos peso bruto y peso seco, dimensiones externas, y combustible utilizado.
c) Certificado de haber pasado la revisión técnica correspondiente.

La habilitación del vehículo es obligatoria para la prestación de servicio de transporte público de pasajeros. Los títulos habilitantes revisten la forma de autorización administrativa y son otorgados al transportista individual o empresa de transporte titular de permiso de operación o concesión.

Se exceptúan del requisito de la obtención del título habilitante del vehículo, en los casos en que se realicen las siguientes actividades:[432]

- Transporte privado
- Transporte de pasajeros y de mercancías, que se realicen íntegramente en recintos cerrados.
- Transporte en vehículos oficiales.

El transporte internacional y del transporte sucesivo

Las Empresas de transporte o transportistas individuales que realicen servicio de transporte terrestre, podrán contratar, en nombre propio con otros transportistas debidamente autorizados, la realización del transporte en un modo diferente, siempre que los mismos sean previos o siguientes de los que ellos realicen directamente y supongan un complemento de éstos, y serán considerados como una sola operación de transporte terrestre. Análogo régimen será aplicable a las Empresas de Transporte o transportistas individuales que contraten con otras que cuenten con autorización, la realización de transporte en el mismo modo, en forma previa o siguiente y de carácter complementario de los que ellas realicen directamente.[433]

El transporte internacional

El transporte terrestre internacional de pasajeros y de mercancías se rige por los Tratados y Convenios Internacionales vigentes y por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Nº 27181, sus Reglamentos Nacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias que le sean aplicables. La Dirección General de Circulación Terrestre, es el Organismo Nacional Competente responsable del transporte internacional por carretera y de la aplicación de los tratados y convenios internacionales, vigentes sobre la materia.[434]

Solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas por los países signatarios en cuyo territorio se efectúe el servicio.

---

[431] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo, Artículo 92.**
[432] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo, Artículo 96,**
[433] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 98 y 99.**
[434] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 100 y 101.**

El transporte terrestre internacional podrá realizarse con tráfico bilateral a través de frontera común, con tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios, y con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios.[435]

Servicio publico de transporte terrestre nacional de pasajeros

El servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros en Omnibus en el ámbito Nacional, que comprende los servicios Intradepartamental e Interdepartamental se rige en lo particular por las disposiciones establecidas en el Reglamento, Nacional y en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.[436]

Se incluyen definiciones sobre: Encomiendas , Equipaje, Escala Comercial, Estación en Ruta, Itinerario, Libreta del Tripulante, Paradero, Permiso Eventual, Permiso Excepcional, Servicio de Ámbito Interdepartamental, Servicio de Ámbito Intradepartamental, Servicio Público de Transporte Terrestre Nacional de Pasajeros en Ómnibus y Vehículo de Reserva. [437]

Solamente podrán prestar el Servicio, empresas de transporte debidamente constituidas y registradas, que cumplan con las exigencias señaladas en el Reglamento Nacional; que cuenten con concesión o con permiso excepcional, otorgado por la autoridad competente[438].

La autoridad competente, de acuerdo a su ámbito y atribuciones otorgará o autorizará:[439]

- La concesión, sus modificaciones y ampliaciones.
- Escalas comerciales.
- Regularización de razón social y fusión de empresas concesionarias.
- Transferencia de concesión.
- Habilitación de flota.
- Establecimiento de terminales terrestres de pasajeros y de estaciones y paradores de ruta.
- Permisos excepcionales.
- Permisos eventuales.
- Otras autorizaciones.

Los servicios públicos de Transporte Terrestre Nacional de Pasajeros en Ómnibus se otorgarán bajo la forma de un contrato de concesión y a través de licitación pública para la instalación de servicios a iniciativa de la autoridad competente; y, a través de audiencia pública, a pedido de parte. La concesión será otorgada a la empresa de transporte ofertante o solicitante, que cumpla con los requisitos establecidos en el Reglamento. La concesión tendrá una vigencia de 10 años.[440]

[435] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 105.**
[436] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 206.**
[437] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 208.**
[438] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 209.**
[439] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 211.**
[440] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 212 y 213.**

Los concesionarios

Los concesionarios están obligados a:[441]

a) Prestar el Servicio cumpliendo con lo establecido en el Reglamento Nacional, en la resolución autoritativa y en el contrato de concesión; en las disposiciones que dicte la autoridad competente y en las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes.
b) Operar con flota vehicular que ofrezca servicios con la calidad y seguridad establecidas en la reglamentación que dicte el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
c) Realizar frecuencias mínimas, en la ruta autorizada.
d) Disponer que sus ómnibus e instalaciones estén identificados con su razón social o nombre comercial, diseño y colores distintivos.
e) Contar con terminales autorizados propios o de terceros, en los puntos de origen y destino y estaciones de rutas, paradores o terminales en las escalas comerciales.
f) Colocar en sus terminales y/o estaciones de ruta, la información sobre sus servicios, horarios, tarifas y aquellas que, con relación a seguridad y educación vial, ordene la autoridad competente.
g) Contar con un adecuado sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de reparación de su flota vehicular, propio o por intermedio de terceros, debiendo llevar un registro interno de mantenimiento y reparación de su flota vehicular.
h) Establecer y controlar el cumplimiento de los horarios de conducción, de conformidad a las disposiciones del Reglamento.
i) Contratar y mantener vigente la póliza de seguros de accidentes personales de pasajeros, de tripulantes, y de terceros.
j) Establecer que el personal que atiende al público, tanto en terminales y estaciones de ruta como en los ómnibus, exhiba su identificación.
k) Adoptar mecanismos para la identificación del equipaje acompañado de los pasajeros.
l) Prohibir el transporte de pasajeros excediendo la capacidad de asientos del ómnibus; o de bultos que impidan la circulación en el salón, salvo en casos de accidentes, debiendo trasladar a los pasajeros a la localidad más cercana.
m) Instalar un buzón de sugerencias, en sus terminales u oficina principal.
n) Verificar que los ómnibus de su flota no tengan compartimentos especialmente habilitados para ocultar bienes.
o) Disponer que los ómnibus de su flota porten elementos de emergencia.
p) Entregar al conductor un vehículo que se encuentre en buen estado de funcionamiento y limpio. No obligar al conductor a conducir un vehículo en condiciones defectuosas de funcionamiento.
q) Disponer que los ómnibus de su flota, en cada viaje, lleven Hoja de Ruta documento en el que anotará la placa del vehículo, ruta, conductor (es) hora de salida y llegada, ocurrencias durante el viaje, turnos de conducción, entre otros.
r) Presentar ante la autoridad competente un Informe de accidentes e incidentes con daños personales a los pasajeros, tripulantes o terceros, dentro de los dos (02) días útiles de ocurridos, más el término de la distancia.
s) Prohibir el empleo de personal de llenadores, encargados de atraer pasajeros a viva voz, para que aborden sus vehículos.

[441] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 263.**

La transferencia de participaciones, acciones u otros títulos que representan el capital social de la concesionaria, así como toda modificación en la composición de su directorio, razón social, nombre comercial, o representante legal, será puesta en conocimiento de la autoridad competente, dentro de los treinta (30) días calendario de producido.

Las concesionarias que acuerden fusionarse, deberán comunicarlo a la autoridad competente dentro de los 30 días calendario de producida la fusión, acompañando copia simple de la escritura pública respectiva, para su regularización, mediante resolución.

La concesionaria fusionante o la nueva que resulte de la fusión, efectuará los servicios que venían prestando las concesionarias que se integran, en los términos, condiciones y plazos establecidos en cada una de las respectivas concesiones, debiendo adecuar su documentación y características a los términos señalados en la resolución que dicte la autoridad competente[442].

Las concesionarias que acuerden transferir su concesión, deberán poner este acuerdo en conocimiento de la autoridad competente, en el plazo máximo de 30 días calendario de efectuada. El adquirente de la concesión, deberá acreditar ante la autoridad competente que cumple con los requisitos exigibles para prestar el servicio, en un plazo de 60 días calendario, contados desde la fecha de la transferencia.[443]

Los vehículos

El servicio solo será prestado en ómnibus habilitados. Para obtener el Certificado de Habilitación se deberá presentar ante la autoridad competente una solicitud, acompañando los siguientes documentos:[444]

a) Copia fotostática de la tarjeta de propiedad; o copia simple del contrato de arrendamiento financiero o del documento que ampara un internamiento temporal del ómnibus, cuya habilitación se solicita.
b) Constancia de que el vehículo ha aprobado la verificación de aptitud operativa, con excepción de los ómnibus nuevos. La autoridad competente, luego de la verificación de la documentación presentada, la derivará al Registro para expedir el correspondiente certificado de habilitación.

Sólo se habilitarán ómnibus cuya estructura, chasis, diseño y construcción sea exclusivamente para ómnibus y se ajuste a las normas nacionales sobre la materia y no hayan sido objeto de modificación. El número de asientos de un ómnibus deberá ser igual o menor al indicado por el fabricante[445].

El certificado de habilitación vehicular es el documento que habilita al ómnibus para la prestación del Servicio. En este documento se consignará la razón social de la concesionaria, sus colores identificatorios, número de placa de rodaje, marca, fecha de fabricación, número de chasis y de asientos del ómnibus habilitado. Únicamente se habilitarán vehículos que hayan sido fabricados originalmente para el transporte de personas[446].

[442] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículos 266 y 267.**
[443] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 268.**
[444] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 277.**
[445] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 279.**
[446] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 284.**

Contrato de transporte

El contrato de transporte implica que la concesionaria se obliga a prestar el servicio de transporte al pasajero en condiciones idóneas, a cambio del pago del precio del pasaje.

El contrato de transporte se formaliza mediante el boleto de viaje. La adquisición del boleto de viaje por el pasajero o por tercero y su emisión por la concesionaria, representa la aceptación y sometimiento por ambas partes a los términos del contrato.

En el reverso de este documento, estarán precisadas las cláusulas generales de contratación. [447]
El boleto de viaje, debidamente numerado contendrá, por lo menos, la siguiente información:[448]

a) Razón social o denominación social, RUC y domicilio de la oficina principal de la concesionaria y/o de la agencia que emitió el boleto.
b) Nombre (s), apellidos e identificación del pasajero.
c) Origen y destino del viajero y de ser el caso, clase del servicio.
d) Precio del pasaje.
e) Numero de asiento asignado
f) Fecha de expedición y caducidad del boleto
g) Día y hora de viaje.
h) Compañía de seguros de la empresa

Las acciones derivadas del incumplimiento del Contrato de Transporte de Pasajeros se siguen en la vía civil[449].

La concesionaria no está obligada a transportar:[450]

a) Personas que al momento de embarcarse o durante el viaje, se encuentren bajo influencia de alcohol, drogas u otro tipo de estupefacientes.
b) Personas cuya condición física o de salud, no sea compatible con la realización del viaje.
c) Personas que lleven consigo artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos; y, en general, toda mercancía que pueda constituir peligro para los pasajeros o equipajes.

Toda persona tiene derecho a acceder al uso del servicio, mediante el pago del precio del pasaje. El servicio debe prestarse en forma regular, continua y permanente en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia.[451]

Son obligaciones de los pasajeros:[452]

a) Viajar portando su boleto de viaje.
b) Estar atentos a la llamadas para abordar el ómnibus, no subir ni bajar del ómnibus sin que éste se haya detenido y no abandonar el ómnibus sin conocimiento del conductor.
c) No dificultar en ninguna forma la libre circulación en el pasadizo central del salón del ómnibus.

[447] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 269.**
[448] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 270.**
[449] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 272.**
[450] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 273.**
[451] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 274.**
[452] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 275.**

d) No abordar el ómnibus en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, ni con animales o llevando consigo armas de fuego, materiales inflamables o explosivos.
e) Acatar las instrucciones de la tripulación.
f) No fumar en el salón del ómnibus.
g) Estar presente a la hora señalada para el inicio del servicio.
h) Cuidar que el contenido de su equipaje no contravenga las normas vigentes en materia aduanera o leyes especiales.
i) Custodiar su equipaje de mano, llevado en el salón del ómnibus.
j) No pretender o procurar que el servicio se preste contraviniendo disposiciones legales o reglamentarias.

Transporte mixto

El Servicio de Transporte Conjunto de Carga y de Personas (mixto) en un solo vehículo, solo será aprobado para aquellas rutas en las que por sus condiciones económicas o menor desarrollo, no existe el suficiente servicio de transporte de pasajeros. La calificación es realizada por la Autoridad Competente.[453]

Los vehículos de transporte mixto, estarán divididos en dos partes: una para las personas y sus equipajes y otras para las mercancías, debiendo cumplirse con normas de seguridad para la integridad física de los pasajeros.[454]

República Bolivariana de Venezuela

El establecimiento de un nuevo régimen jurídico del tránsito y del transporte terrestre, se materializó a través del Dictado del Decreto Ley N° 1535/2001, a través del cual se persigue regular el transporte y tránsito terrestre, de conformidad con la Constitución, en razón de lo cual se garantiza el goce y disfrute del derecho al libre tránsito de personas y de bienes consagrado en el Artículo 50 de la Constitución y con tal fin se regulan vías alternativas, en los casos de las autopistas o carreteras que sean dadas en concesión.

Tal como se cita en la exposición de motivos del mencionado decreto ley, el trasporte terrestre comprende las distintas modalidades en que se manifiesta: la Circulación, el transporte de pasajeros y de carga, la infraestructura vial, así como los servicios conexos que sirven de fundamento para su desarrollo.

En tal sentido, se han considerado los problemas que presenta la infraestructura vial y los servicios conexos, así como la participación de la inversión privada en la modernización de la infraestructura y de los servicios de transporte, lo que debe contribuir a la reactivación económica nacional. En función de ello, el transporte terrestre y la ejecución, conservación, administración y aprovechamiento de la infraestructura vial constituyen actividades económicas de interés general que presta el Estado, y que puede gestionar el sector privado, debidamente autorizado por las autoridades administrativas competentes, en un régimen de libre competencia, dentro del marco de los principios calidad y eficiencia, establecidos en el decreto ley.

Las competencias se han distribuido en tres niveles:

[453] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 399.**
[454] **Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Artículo 400.**

- El órgano rector de la actividad de tránsito y transporte terrestre, que es el Ejecutivo Nacional a través del Ministerio de Infraestructura, que regula la actividad de tránsito y transporte terrestre;
- El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, adscrito al Ministerio de Infraestructura, que tiene la naturaleza de Instituto Autónomo con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de la República, que llevará la supervisión, control, ejecución y coordinación de actividades que se realizan en el sector; y
- Los órganos ejecutores, representados fundamentalmente por el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre y las policías de circulación de los estados y los municipios, que sean homologadas por el Poder Público Nacional.

Se prevé la creación del Sistema Nacional de Registro de Tránsito y Transporte Terrestre, cuya organización y funcionamiento estará a cargo del Ministerio de Infraestructura, que permitirá tener mayor control y monitoreo del sector y prestará apoyo al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

En el decreto ley, se regulan además, los aspectos técnicos del transporte y tránsito terrestre, que deberán ser desarrollados en las normas reglamentarias.

Asimismo, se brinda especial atención a los usuarios de los servicios de transporte público de pasajeros que debe ser cómodo, higiénico, seguro e ininterrumpido, previéndose la obligación por parte de los operadores de indemnizar a los usuarios por los daños que sufran como consecuencia de la prestación del servicio.

Entre otro de los aspectos que completa la normativa citada, cabe señalar la previsión de que las demandas de responsabilidad civil en materia de tránsito terrestre, se sigan por las disposiciones del Título XI, del Código de Procedimiento Civil, referido al procedimiento oral.

En lo concerniente a las acciones de responsabilidad penal, se remite a las disposiciones del Código Orgánico Procesal Penal y en cuanto atiende a la responsabilidad administrativa, se establece el procedimiento administrativo sancionatorio, en el cual se garantiza el derecho a la defensa y al debido proceso.

En consecuencia, como ya se ha señalado, a través del mencionado decreto ley se regula el tránsito y el transporte terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y de bienes por todo el territorio nacional; la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas, así como lo relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura vial, todo lo cual conforma el sistema integral y coordinado de transporte terrestre nacional[455].

El sistema de tránsito y transporte terrestre tiene como finalidad ordenar, transformar y orientar el sector hacia su pleno desarrollo.[456]

Son destinatarios del sistema de tránsito y transporte terrestre los conductores, peatones, pasajeros y operadores del servicio de transporte público y sus actividades conexas, los que tienen derecho a acudir ante los órganos administrativos o

[455] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 1°.**
[456] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 2°.**

jurisdiccionales competentes, para la protección de los derechos e intereses reconocidos en el decreto ley. [457]

El Poder Público Nacional es competente en materia de tránsito y transporte terrestre respecto de lo relacionado con: [458]

- licencias de conducir;
- registro vehicular;
- tipología de unidades de transporte;
- condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas;
- el transporte público de pasajeros en rutas suburbanas, interurbanas, metropolitanas y periféricas, sin menoscabo de las competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los Municipios;
- el transporte de carga;
- la circulación en el ámbito nacional
- el régimen sancionatorio;
- el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios;
- las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la concesión, el ordenamiento de las estaciones de peajes;
- el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional, y
- las demás que le atribuya la ley.

Las autoridades encargadas de controlar y hacer cumplir la regulación del tránsito y transporte terrestre son: [459]

a) El Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre.
b) Las policías estaduales de circulación.
c) Las policías municipales de circulación.
d) otras autoridades competentes de conformidad con la ley.

El Ministerio de Infraestructura llevará el Sistema Nacional de Registro de Tránsito y Transporte Terrestre que comprende los registros nacionales de vehículos, de conductores, de servicios de transporte terrestre, de servicios conexos, de infraestructura vial y de accidentes, infracciones y sanciones. Este sistema deberá prestar el apoyo necesario al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, para el mejor cumplimiento de sus funciones.

La prestación del servicio de transporte terrestre se ajustará a los principios de comodidad, calidad, eficiencia y seguridad para el usuario.[460]

Autoridades administrativas

Las autoridades administrativas del tránsito y transporte terrestre son el Ministerio de Infraestructura y el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre a nivel nacional, y las autoridades administrativas con competencia en los Estados y

[457] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 8°.**
[458] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 4°.**
[459] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 7°.**
[460] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 12.**

Municipios, en el ámbito de sus respectivas circunscripciones. [461]

El Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Infraestructura es el órgano rector del tránsito y transporte terrestre y le corresponde la elaboración de los planes nacionales, planes sectoriales y las normas generales que regulan la actividad del tránsito y trasporte terrestre.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre que se crea por el decreto ley mencionado, se encuentra adscripto al Ministerio de Infraestructura, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de la República, con autonomía financiera, administrativa, organizativa y técnica. Tiene su sede en la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que pueda establecerla en cualquiera otra localidad del país.

Tiene atribuciones de planificación, gestión y fiscalización del sistema y de promoción de la educación y seguridad vial, en coordinación con los órganos competentes.[462]

Todo vehículo destinado al transporte terrestre debe estar amparado por una póliza de responsabilidad civil para responder por los daños que ocasione al Estado o a los particulares. [463]

Las personas naturales y jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga están obligados a cumplir con los tiempos de conducción y descanso que a tal efecto se establezcan. Igualmente, deben cumplir con la obligación de llevar el personal debidamente habilitado para el relevo en la conducción de tales vehículos.[464]

Clasificación del servicio de Transporte Terrestre

El servicio de Transporte Terrestre se clasifica:[465]

Transporte Terrestre de Pasajeros:

a) De uso público.
b) De uso privado.

Transporte Terrestre de Carga:

a) Carga en general, a granel, perecedera y frágil.
b) Alto riesgo.

Servicios conexos.

Las Empresas del Transporte Nacional e Internacional

La prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga se reserva para los venezolanos y extranjeros residentes. Las empresas extranjeras de transporte terrestre autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre internacional, no

[461] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículos 13 y 66.**
[462] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 16.**
[462]**Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 16**
[463]**Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 35.**
[464] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 58.**
[465] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 67.**

podrán realizar transporte nacional o local, salvo por lo dispuesto en los convenios y tratados internacionales.[466]

Se consideran modalidades del transporte de uso privado de pasajeros, el transporte estudiantil, el turístico, de personal y el de alquiler de vehículos con o sin chofer y similares.[467]

Servicio de transporte público de pasajeros

El servicio de transporte público de pasajeros podrá ser prestado directamente por la autoridad administrativa competente o por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas para ello, y su objeto principal será la prestación del transporte en la modalidad respectiva, previo el cumplimiento de los requisitos que al efecto se establezcan. [468]

Los usuarios del servicio de trasporte público de pasajeros, tienen derecho a:[469]

- Una tarifa acorde con la calidad del servicio que reciben.
- Exigir un servicio higiénico, seguro, confortable, actualizado e ininterrumpido.
- Los demás derechos previstos en la ley.

Las unidades de transporte público de pasajeros procurarán contar con mecanismos o unidades especiales para discapacitados, niños con edad hasta seis (6) años, personas mayores de sesenta (60) años y mujeres en estado de gravidez.

Los usuarios tienen derecho a ser resarcidos por los daños sufridos con ocasión de la prestación del servicio del transporte público de pasajeros de conformidad con la ley.

Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, tienen el deber de:[470]

a) Pagar la correspondiente tarifa.
b) Informar al prestador del servicio y a la autoridad competente sobre las deficiencias o daños ocurridos en las instalaciones y unidades del servicio.
c) Cuidar y mantener en buen estado las instalaciones y unidades del servicio.
d) No fumar ni consumir bebidas alcohólicas dentro de las unidades del servicio.
e) Comportarse cívicamente y dar un trato respetuoso al conductor y a los demás pasajeros.

Las rutas de transporte público de pasajeros se clasifican en urbanas, suburbanas, metropolitanas, interurbanas y periféricas.

El transporte público de pasajeros podrá prestarse en la modalidad de colectivo, periférico, por puesto o taxi, sin perjuicio de que la autoridad competente establezca otras.

Corresponde a la autoridad administrativa competente establecer, en el primer trimestre de cada año, el régimen tarifario del transporte público de pasajeros, en el que se garantizará la participación de los sectores involucrados.

---

[466] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 68.**
[467] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 69.**
[468] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 70.**
[469] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 72.**
[470] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 74.**

Transporte Automotor de Cargas

República Argentina

En la República Argentina rige la Ley Nº 24.653. La finalidad que inspiró el dictado de la norma estuvo dirigido a obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Para alcanzar estos resultados, se consagraron las siguientes pautas:

- plena libertad de contratación y tráfico
- cualquier persona puede prestar servicios de transporte de carga, con sólo ajustarse a la ley.

La intervención del Estado está dirigida a garantizar una amplia competencia y transparencia del mercado, vale decir:

1. impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;
2. garantizar el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios;
3. fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector;
4. procesar y difundir estadística y toda información sobre demanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;
5. garantizar la seguridad en la prestación de los servicios;
6. garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal, grave (excepto impuestos nacionales), intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por la ley, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

Ámbito de aplicación

a) espacial:

a-1) de carácter interjurisdiccional. entendiéndose por tal:

1. el efectuado entre las provincias y con la Capital Federal (Ciudad Autónoma de Buenos Aires);
2. el realizado en o entre puertos y aeropuertos nacionales, con una provincia o la Capital Federal (Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

b-1) de carácter internacional, que comprende:

1. el realizado entre la República Argentina y otro país;
2. el efectuado entre otros países, en tránsito por éste.

Queda exceptuada la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos estén regulados en convenios internacionales sobre la materia.

b) material

La ley se aplica a todo traslado de bienes en automotor y a las actividades conexas con el servicio de transporte.

Se hallan comprendidos en el marco legal definido la Ley Nº 24.653, los transportistas que realicen los siguientes tráficos:

a) Interjurisdiccional: son los que se llevan a cabo entre las Provincias y la Capital Federal, así como los que se realizan en o entre puertos y aeropuertos nacionales con una Provincia o con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
b) Internacional: son los que tienen origen en la REPUBLICA ARGENTINA y el destino en otro país o viceversa, o los que se efectúen entre terceros países en tránsito por el territorio de la REPUBLICA ARGENTINA de acuerdo a los Convenios Internacionales vigentes, quedando exceptuado la aplicación de aquella normativa cuyos aspectos estén regulados en dichos convenios.

Definiciones.

En el texto legal se incluyen definiciones sobre: a) *transporte de carga por carretera, b) servicio de transporte de carga*:; c) *actividades conexas al transporte*; d) *transportista; e) empresa de transporte*; f) *transportista individual*: g) *transportador de carga propio h) fletero*:

Autoridad competente.

Conforme lo establece el texto legal, la autoridad de aplicación de este régimen era el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE[471]

Registro Único del Transporte Automotor.

Se crea este Registro (RUTA) dependiente de la Autoridad de Aplicación, en el que debe inscribirse, en forma simple, todo el que realice transporte o servicios de transporte (como actividad exclusiva o no) y sus vehículos, como requisito indispensable para ejercer la actividad.

Esta inscripción implica su matriculación, que lo habilita para operar en el transporte. La misma se conserva por la continuación de la actividad, pero puede ser cancelada por aplicación de la sanción de cancelación o cuando transcurran dos años sin que haya realizado ninguna revisión técnica obligatoria periódica. En este caso puede reinscribirse.

La inscripción del vehículo se concreta cuando se realiza la mencionada revisión, con lo que queda habilitado para operar el servicio.

El transporte de carga peligrosa, por tener requisitos específicos, se ajustará al régimen que se reglamente, de conformidad con la normativa de seguridad vial.

Régimen de servicios

Todo el que realice operaciones de transportes debe ajustarse a los siguientes

[471] **En la actualidad, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE se encuentra en el ámbito del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN. Asimismo, la mencionada Secretaría de Estado, será Autoridad de Aplicación del régimen conforme lo establecido por el Artículo 5º de la Ley Nº 24.653.**

requisitos:

a) tener su sede legal de administración radicada en territorio de la República Argentina;
b) en el caso de las personas jurídicas, su dirección, control y representación así como su capital, no pueden pertenecer a ciudadanos extranjeros de países que mantengan vigentes restricciones jurídicas o limitaciones de hecho para el establecimiento de empresas de transporte por parte de ciudadanos argentinos o con capitales nacionales. esta limitación es recíproca y automática y con los mismos alcances e idénticas condiciones que las establecidas en el país respectivo.
c) tener sus vehículos matriculados y radicados en forma permanente y definitiva en el territorio de la república argentina. en casos excepcionales mediante resolución fundada, la autoridad de aplicación eximirá de esta obligación, a solicitud del interesado y en forma temporaria, a transportes especiales, específicos y determinados;
d) exponer al público en los lugares de contratación y centros de transferencia, las pautas tarifarias completas;
e) cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial exigiendo y posibilitando la capacitación profesional de los conductores y la especialización del transporte de sustancias peligrosas;
f) exhibir para circular o realizar cualquier trámite, solamente la documentación establecida en la ley N°24.653 y en la de tránsito y seguridad vial;
g) no transportar pasajeros en los vehículos de carga;
h) acondicionar y estibar adecuadamente la carga. no incluir sustancias perjudiciales a la salud en un mismo habitáculo, con mercadería de uso humano;
i) rechazar los bultos no rotulados cuando deban estarlo. si los mismos contienen sustancias peligrosas y no están identificadas reglamentariamente. La responsabilidad por eventuales daños o sanciones es del dador de la carga**.**

Carácter de transportista

Son requisitos para ello:

a) *personas físicas*: estar inscriptos en la matrícula de comerciante y en los organismos previsionales e impositivos correspondientes y tener domicilio real en territorio de la república;
b) *personas jurídicas*: adoptar la forma de sociedad de personas, de capital o cooperativa, o unión transitoria de empresas, según la legislación vigente, con radicación en el país e incluyendo el transporte en su objeto social;
c) *extranjeros*: ajustarse al presente régimen salvo que lo hagan conforme a lo establecido en la ley sobre empresas binacionales o convenios internacionales que se celebren.

Contrato de transporte

El mismo se instrumenta:

a) en los servicios interjurisdiccionales se confeccionará carta de porte o un contrato de ejecución continuada,
b) en el internacional, se emitirá el manifiesto de carga (mc) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;
c) toda mercadería transportada debe ir acompañada de alguno de los

documentos mencionados o remito referenciado, según corresponda.

Seguros obligatorios

Todo el que realice operaciones de transporte debe contar con los seguros que se detallan a continuación:

a) *de responsabilidad civil***:** hacia terceros transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa del tránsito;

b) *sobre la carga*: únicamente mediando contrato de transporte, debiéndose indicar en la póliza los riesgos cubiertos. El seguro será contratado por:

a) el remitente o consignatario, quien entregará al que realiza la operación de transporte antes que la carga, el certificado de cobertura reglamentario con inclusión de la cláusula de eximición de responsabilidad del transportista.
b) el que realiza la operación de transportes con cargo al dador de carga, si ésta no esta asegurada según el punto anterior. En tal caso el remitente declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto aquél percibirá la correspondiente tasa de riesgo y hasta dónde responderá. No se admitirá reclamo por mayor valor al declarado.

Se consagra la denominada corresponsabilidad, según la cual el transportista es el responsable de las infracciones al mencionado régimen, pero el dador o tomador de cargas son solidarios, en tanto tengan vinculación con el hecho, en los casos del artículo 7° del régimen vigente y por falencia o carencia de la documentación obligatoria sobre la carga.

En realidad se considera que se confunde el concepto de solidaridad con el de la responsabilidad de ambos intervinientes. En efecto, la solidaridad implica que habría mas de un obligado y que el acreedor, en su caso, puede dirigirse contra cualquiera de ellos que los que no podrían invocar los beneficios de excusión y división, quedando solamente para ambos la posibilidad de repetir de uno respecto del otro, en la medida de la responsabilidad de cada uno de ellos. En el caso es diferente porque se hace referencia al régimen de infracciones señalándose que el transportista y el dador son responsables paralelamente de la infracción de que se trate. En el caso de la solidaridad se está frente a una cuestión regida por la ley civil, mientras que en el otro caso se trataría de un cuestión del denominado derecho penal administrativo.

En lo que respecta al parque automotor, a fin de que los vehículos afectados al transporte interjurisdiccional de cargas, se encuentren en condiciones de ser utilizados para circular, únicamente se podrá exigir, la siguiente documentación:

a) Constancia de inscripción en el Registro único del transporte automotor (R.U.T.A.).
b) Constancia de realización de la revisión técnica obligatoria, la que se acreditará, mediante la oblea que deberá ser adherida en los parabrisas o cualquier otro instrumento, que a tal fin, determine la Autoridad de Aplicación.
c) Licencia de conductor y Licencia Nacional Habilitante, en los supuestos que corresponda.
d) Documento de transporte, carta de porte o guía, de conformidad con lo establecido en la Ley Nº 24.653. En caso de transporte internacional la documentación determinada por los Acuerdos, Tratados y Convenios.

e) Cédula de Identificación del Automotor.
f) Constancia de la contratación y vigencia de los seguros obligatorios.
g) En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.
h) En los supuestos en que el tránsito requiera de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

La verificación del cumplimiento de los requisitos enumerados en este artículo queda reservada a la Autoridad de Aplicación o en quien esta delegue dicha facultad. Ninguna autoridad provincial o municipal podrá exigir el cumplimiento de otros requisitos a los transportistas afectados al citado régimen.

En los vehículos destinados al transporte de cargas queda prohibido el transporte de pasajeros. Se entenderá por pasajeros a aquellas personas que paguen una contraprestación para ser trasladadas. En ningún caso se podrán transportar personas en la bodega o sobre la carga.

En la Reglamentación de la Ley N° 24.653, aprobada por el Decreto N°1035/2002 en el Artículo 8°, se fijan distintos objetivos en cuanto a la elaboración e implementación de las políticas en materia de transporte de cargas, entre los cuales merecen citarse:

- El fortalecimiento del sector, organizado en forma moderna, segura y eficiente para que opere en un mercado libre, competitivo y ordenado, profundizando el control y propendiendo a la erradicación del transporte por automotor de cargas que no se adecue a dicha reglamentación.
- La eliminación de todas las restricciones que impidan o dificulten, en territorio extranjero, la equiparación de tratamiento y de condiciones de operabilidad de los transportistas nacionales, y a tal fin continuar participando ante los foros internacionales, y en especial en el ámbito del MERCADO COMUN DEL SUR (MERCOSUR).
- La facilitación fronteriza propendiendo a la unificación de los controles en frontera, con el objeto de agilizar los tránsitos, sin desmedro del estricto cumplimiento de la actividad de policía del ESTADO, tendiente a evitar la comisión de ilícitos e infracciones.
- La educación y seguridad vial, tendientes a obtener una drástica disminución de los índices accidentológicos.
- El transporte multimodal.
- La preservación del medio ambiente.
- La capacitación del personal de conducción.

Serán funciones vinculadas al Registro Único del Transporte Automotor (R.U.T.A):

a) Inscribir a toda persona física o de existencia ideal, que realice servicio de transporte por automotor de cargas y que cumpla con los requisitos que establezca la Autoridad de Aplicación de acuerdo a lo estipulado en la Ley Nº 24.653.
b) Otorgar el certificado que acredite la inscripción.
c) Llevar el registro de altas, bajas y modificaciones, ordenado e informatizado.
d) Procesar la información registrada a los fines de su elaboración estadística.
e) Brindar la información pública a todo aquél que lo requiera, según las normas y recaudos que se establezcan, y difundir las estadísticas elaboradas propendiendo a la mejor calidad de los servicios de transporte y a la transparencia del mercado.

f) Implementar un sistema informático para la elaboración estadística del transporte internacional.

Las inscripciones de los transportistas se formalizarán de acuerdo a las siguientes categorías, según su especialidad de tráfico, pudiendo los interesados inscribirse en UNA (1) o más categorías:

a) *Transportista de Carga Masiva o a Granel* (T.C.M.G.): comprende a quien realice transporte de bienes homogéneos, que sin necesidad de pasar por su depósito tiene uno o varios destinos y se encuentra respaldado por uno o más documentos contractuales.
b) *Transportista de Carga Peligrosa* (T.C.Pg.): comprende al transportista que realice traslado de sustancias o mercancías consideradas peligrosas por la normativa vigente, que sin necesidad de pasar por un depósito propio, tiene uno o varios destinos y que se encuentra amparado por uno o más documentos respaldatorios.
c) *Transportista de Carga Fraccionada* (T.C.F.): comprende el traslado efectuado por un transportista, como actividad principal o accesoria y con un fin económico, de bienes compatibles que puedan ser consolidados en la misma bodega, acopiados en uno o varios orígenes, de uno a varios dadores de carga, con uno o más destinos y con entregas completas o fraccionadas.
d) *Transportista de Carga Propia* (T.C.P): comprende los servicios de transporte automotor de cargas realizado por comerciantes, industriales, ganaderos, agricultores, empresas y entidades privadas en general, mediante vehículos automotores de su propiedad, de efectos y mercaderías o efectos sin transformación o elaboración de los mismos. El precio de venta de las mercaderías debe ser fijo y uniforme, es decir, independiente del lugar de entrega.
e) *Transportista de Tráficos Especiales* (T.T.E.): comprende actividades que por sus características técnicas requieren de normas específicas de regulación, como el transporte de caudales, de cargas indivisibles (ingeniería del transporte), de correos o valores bancarios, de recolección de residuos, de trabajos en la vía pública, de ganado mayor o de cualquier otro que determine el referido organismo.
f) *Transportista de Carga Internacional* (T.C.I.): comprende el traslado de mercaderías efectuado por un transportista entre la REPUBLICA ARGENTINA y otro país.

A los fines de su inscripción en las referidas categorías y en consideración a su estructura operativa, los transportistas podrán ser:[472]

a) Empresa: a cuyos fines deberá encontrarse inscripta en el Registro Público de Comercio. [473] A los fines estadísticos, deberán aportarse los datos relativos a su situación patrimonial, en base a la cantidad de unidades de su propiedad, antigüedad de las mismas y su infraestructura (depósitos, talleres, lavaderos y sucursales).
b) Transportista Individual: a cuyos fines se deberá acreditar el cumplimiento de la

[472] **Reglamentación de la Ley Nº 24.653, aprobada por el Decreto Nº 1035/2002.**
[473] **Se confunde el concepto de empresa con el sociedad. la diferencia fundamental entre sociedad y empresa radica en que la primera es un sujeto de derecho, y en consecuencia constituye un ente susceptible de adquirir derechos y contraer obligaciones; la empresa es una organización para producir bienes y servicios resultantes de la coordinación sistemática de diversos factores, pero no es un sujeto de derecho. El concepto de empresa es un concepto económico y sólo adquiere significación jurídica a través de la persona de su titular, esto es el empresario (SOLER ALEU, "Transporte.Terrestre.",. p. 5 con cita a Farina, Juan "Sociedades comerciales", Zeus, Rosario, 1972, p. 34, párrafo 15.**

obligación de emitir cartas de porte.

c) Fleteros: a cuyos fines se deberá acreditar el nombre y domicilio del principal por cuenta de quien realizará servicios de transporte.

Cumplidos los recaudos precedentes se procederá a su inscripción.

Los dadores de carga solamente podrán contratar a aquellos transportistas que se encuentren debidamente inscriptos en el REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.).

República de Colombia

El régimen del transporte de cargas fue establecido a través del Decreto Nº 173/2001. El referido decreto fue dictado en ejercicio de facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del Artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el Código de Comercio.

La referida normativa tuvo por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales[474].

Ámbito de aplicación

Al definirse el ámbito de aplicación de la reglamentación mencionada, se califica a la prestación como Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, definiendo como marco geográfico a todo el territorio del país, haciéndose remisión a los lineamientos establecidos en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996[475].

Cuando se define a la actividad transportadora se hace referencia al Artículo 6 de la Ley 336 de 1996, a la que se considera como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional[476].

En igual sentido, el texto define al transporte público haciendo remisión al Artículo 3º de la Ley 105 de 1993, señalándose que es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica. En tal caso se vuelcan idénticos conceptos que los contemplados en los Decretos Nros. 171/2001, 174/2001 y 175/2001, relativos al transporte de pasajeros.[477]

Asimismo se sigue un criterio similar cuando se define en el Artículo 5º al transporte privado, expresándose que es aquel que tiende a satisfacer necesidades de

---

[474] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 1º.**
[475] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 2º.**
[476] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 3º. En el presente caso, se reiteran los conceptos contenidos en los Decretos Nros. 171/2001, 174/2001 y 175/2001, relativos al transporte de pasajeros.**
[477] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 4º.**

movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas, tomándose como antecedente el Artículo 5º de la Ley 336 de 1996.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

Ahora bien, el transporte terrestre automotor de cargas, es definido como servicio público**,** destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.[478] Como se advierte, a diferencia de otros países de América del sur, el transporte de cargas es concebido como servicio público.

En el Artículo 7º se incluyen definiciones sobre: a) Manifiesto de carga; b) Registro nacional de transporte de carga; c) Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga; y d) Vehículo de carga.

Autoridades competentes

El Transporte Terrestre Automotor de Carga será regulado por el Ministerio de Transporte, mientras que la inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte[479].

Habilitación

Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad. La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.[480] Dicha habilitación es requisito esencial para la prestación del servicio.

Requisitos

Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos:[481]

a) Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscripta por el representante.
b) Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

[478] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 6º.**
[479] **Decreto Nº 173/2001, Artículos 8º y 9º.**
[480] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 10.**
[481] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 13.**

c) Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
d) Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
e) Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
f) Certificación suscripta por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.
g) Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
h) Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
i) Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (S.M.M.L.V.).
j) El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.
k) El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1988 y las demás normas concordantes vigentes.
l) La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero si a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.
m) Duplicado de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

La habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

Vehículos

Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.[482]

Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, podrá celebrar el denominado contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio, el cual deberá contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas, los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su

[482] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 20.**

periodicidad, y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes. [483]

Registro Nacional de Transporte de Carga.

Todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga deberá registrarlo ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal, dentro de los treinta (30) días siguientes a la adquisición del mismo, extendiéndose al propietario del vehículo, por parte de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, la tarjeta de registro de transporte de carga de carácter indefinido a cada vehículo inscripto. [484]

Documentos de transporte de carga

La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público, el cual deberá contener la siguiente información:[485]

a) Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías.
b) Descripción del vehículo en que se transporta, así como la identificación y dirección del propietario o poseedor y conductor del mismo.
c) Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso y/o volumen.
d) Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.
e) Precio del flete en letras y números.
f) Fecha y lugar del pago del valor del flete.
g) Seguros.

Además del manifiesto de carga, se debe portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan, cuando se trate del transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.[486]

Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.

En el caso de un servicio particular o privado**,** el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.

Contrato de transporte

El contrato mercantil de transporte terrestre se encuentra regulado en los Artículos 344 a 374 del Código de Comercio.

Dicho contrato será considerado mercantil:

---

[483] **Decreto Nº 173/2001, Artículos 21 y 22**
[484] **Decreto Nº 173/2001, Artículos 25 y 26**
[485] **Decreto Nº 173/2001, Artículos 27 y 29**
[486] **Decreto Nº 173/2001, Artículo 31**

a) Cuando tenga por objeto, mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.
b) Cuando, siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

El instrumento del contrato es la carta de porte, que deberá contener:

a) El nombre, apellido y domicilio del cargador.
b) El nombre, apellido y domicilio del portador.
c) El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta.
d) La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.
e) El precio del transporte.
f) La fecha en que se hace la expedición.
g) El lugar de la entrega al porteador.
h) El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
i) La indemnización que haya de abonar el portador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

El título legal del contrato entre el cargador y porteador, será la carta de porte, por cuyo contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción. Dicha carta de porte será devuelta una vez cumplido el contrato, y en virtud del canje de este título por el objeto porteado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones.

Como excepción a ello, pueden citarse el supuesto de que las partes se quisieran reservar reclamaciones las que se harán constar en el mismo acto. Asimismo, también constituye otra excepción, el caso de registrarse daño o avería que se encontrase en las mercaderías al abrir los bultos, siempre y cuando las señales de tales daños o averías que diere motivo a la reclamación, no se conozcan por la parte exterior de dichos bultos, en cuyo caso sólo se admitirá el reclamo en el acto del recibo. Fuera de tales supuestos o efectuado el pago, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados.

Cuando no se hubiese extendido la carta de porte, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones.

En materia de responsabilidades se fija la regla de que las mercaderías se transportarán a riesgo y ventura del cargador, salvo que expresamente se hubiera convenido lo contrario. En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten las mercaderías durante el transporte, tomando a su cargo los daños que ocurran por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas. La prueba de estos accidentes incumbe al porteador.

En cambio con relación al porteador, se prescribe que será responsable de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia o por haber dejado de tomar las precauciones que el uso y costumbre recomienda que debe adoptar toda persona diligente, a no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte, suponiéndolas de género o calidad diferentes de los que realmente tuvieren.

Cuando pese a las precauciones referidas, los efectos transportados corrieran riesgo

de perderse, por su naturaleza o por accidente inevitable, el porteador podrá proceder a su venta, poniéndolos con este objeto a disposición de la autoridad judicial o de los funcionarios que determinen disposiciones especiales.

Fuera de los supuestos de caso fortuito, fuerza mayor o vicio propios de las cosas, el porteador estará obligado a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno. En caso de no hacerlo, está obligado a pagar el valor que tuvieren los efectos no entregados, en el punto donde debieron serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega.

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de los efectos que hubiera recibido, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlos. En caso contrario, será responsable de los perjuicios que por ello ocasionen.

La valuación de los efectos que el porteador deberá pagar en casos de pérdida o extravío, se determinará con arreglo a lo declarado en la carta de porte.

En el caso de los servicios combinados con otros porteadores, se dispone que el porteador que hiciere la entrega de las mercaderías al consignatario, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción; salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuere él el responsable directo del perjuicio que diera lugar a la reclamación del cargador o consignatario. En igual sentido, el porteador que hiciere la entrega, asumirá todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción.

En cuanto al pago del precio del transporte y de los gastos y derechos causados durante la conducción hasta el momento de la entrega, se establece que los efectos porteados estarán afectados especialmente a la responsabilidad por el pago de dicho precio. Respecto de este derecho especial, se fija un plazo de prescripción de ocho días de haberse hecho la entrega; una vez operada la prescripción, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario.

Ese derecho de preferencia que se otorga al porteador con relación al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclame dentro del plazo fijado.

Por último, resulta de interés señalar que no obstante que se trata de una relación contractual de derecho privado, el porteador será responsable de todas las consecuencias a que pueda dar lugar su omisión en cumplir las formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de la Administración pública, en todo el curso del viaje y a su llegada al punto a donde fueren destinadas; salvo cuando su falta proviniese de haber sido inducido a error por falsedad del cargador en la declaración de las mercancías.

Aquí la normativa parece referirse a las infracciones administrativas y se utiliza una expresión más precisa que en el caso de Argentina, por cuanto se establece que en el caso de que el porteador hubiere procedido en virtud de indicación formal del cargador o consignatario de las mercaderías, ambos incurrirán en responsabilidad. Vale decir, que se consagra la responsabilidad de las dos partes contratantes, sin hacer alusión alguna a la figura de la solidaridad.

República del Perú

Por el Decreto Supremo N° 040-2001-MTC se aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. En el mismo, en el Título Cuarto, se abarca lo referido al denominado "Servicio de transporte publico automotor terrestre de mercancías".

De conformidad a lo establecido en dicha norma reglamentaria resulta indispensable la obtención del Certificado de Inscripción en el Registro Nacional de Transporte Terrestre, para estar en condiciones de prestar el servicio. Para estar poder efectuar la solicitud de inscripción, se debe adoptar cualquiera de las formas empresariales previstas en la ley, o tratarse de un transportista individual. La inscripción permite obtener el título habilitante como transportista autorizado.[487]

En la normativa se incluyen las siguientes definiciones sobre: a) Agencia Afianzada de Transporte de Carga; b) Carga; c) Carta de Porte; d) Certificado de Inscripción; e) Destinatario ; f) Flete ; g) Guía de Remisión ; h) Orden de Recojo; i) Manifiesto de Carga; j) Remitente ; k) Servicio de Transporte terrestre de Carga, l) Transportista Contractual , ll) Transportista Efectivo ; m) Transporte Privado; y n) Transporte Mixto [488]

Requisitos de inscripción

A los fines de la inscripción se deberá satisfacer la siguiente documentación:[489]

1. Solicitud bajo la forma de declaración jurada, indicando razón social y domicilio.
2. Copia simple del testimonio de la Escritura de constitución Social inscrita en los Registros Públicos, en la que estará indicado como objeto social, la prestación de servicio de carga.
3. Cantidad de vehículos de su propiedad asignados al servicio a efectuar.
4. Certificados de Inspección Técnica, expedido por la autoridad competente, que acredite la operatividad de los vehículos usados que integre la flota.
5. Copia fotostática de las tarjetas de propiedad de los vehículos de la flota.
6. Póliza de Seguro que cubra daños por accidente personal en accidentes de tránsito conforme a lo dispuesto en el Reglamento Nacional correspondiente.
7. Recibo por pago de derecho de trámite.

Obligaciones del transportista

Son obligaciones del transportista autorizado:[490]

a) Prestar el Servicio cumpliendo con lo establecido en las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes.
b) Prestar el Servicio, utilizando únicamente vehículos inscritos en el Registro Nacional correspondiente.
c) No permitir que en los vehículos del Servicio se transporte pasajeros, con excepción de aquellos autorizados a prestar transporte mixto.
d) Amparar el transporte de carga con la Guía de Remisión o Factura y el Manifiesto de Carga, o la Carta de Porte.
e) Contar con una estructura orgánica y con reglamentos de administración y de operación, así como con un adecuado sistema de mantenimiento de su flota vehicular, sea por cuenta propia o por intermedio de terceros.

[487] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículos 319, 320 y 324.**
[488] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 323.**
[489] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 325.**
[490] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 350.**

f) Tener conductores que posean licencia de conducir de la categoría correspondiente, al vehículo que conducen, con la capacitación y condición psicosomática de acuerdo a lo establecido en la reglamentación respectiva.
g) Disponer la correcta estiba y protección de la carga en el vehículo y no exceder de los límites de pesos y medidas señalados en el Reglamento Nacional de Vehículos.
h) Inscribir en sus vehículos habilitados, el número del Certificado de Registro, la capacidad de diseño y la tara.
i) Mantener vigente la Póliza de Seguro de Accidentes de Tránsito, de acuerdo con los términos y montos que establece el Reglamento Nacional correspondiente.
j) Velar por el cumplimiento de las disposiciones para los conductores de sus vehículos.
k) Tener vigente la Revisión Técnica de sus vehículos.

Asimismo se fijan las siguientes pautas:

1. El transportista autorizado, puede negarse a recibir carga con embalaje en mal estado, que no tenga la solidez suficiente para proteger las mercancías a ser transportadas, o que no cumpla con las especificaciones que corresponden al tipo de carga declarada.
2. Si el transportista autorizado tuviere sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto entregado para su transporte, podrá solicitar el reconocimiento del mismo, conjuntamente con el remitente o generador de la carga, siendo de su cuenta los gastos que demande esta operación, en caso la carga fuese encontrada conforme.[491]
3. Es responsabilidad del transportista autorizado, trincar, sujetar y proteger la carga con los elementos necesarios; así como efectuar la correcta estiba de la carga, para evitar que se desplace o caiga del vehículo.[492]
4. Cuando se contrate el vehículo entero, el remitente o generador de carga y el transportista autorizado, son responsables solidarios de que la carga que se transporta no exceda de los pesos máximos permitidos por el Reglamento Nacional de Vehículos, lo cual debe constar en el contrato y en los documentos que debe expedir el remitente o generador de la carga, cuya información será de su responsabilidad. El transportista autorizado, debe anexar a dicho documento, una constancia de peso y dimensiones del vehículo, que indique la capacidad de carga útil del vehículo.[493]
5. El transportista autorizado efectuará la entrega de las mercancías, en el tiempo y en el lugar convenidos; y cuidará de su conservación, de ser el caso por los medios a su alcance. Por acuerdo de partes, efectuará por cuenta del remitente o destinatario, los gastos que se viera precisado a realizar para dicho fin.
6. Si el remitente o generador de la carga, o el destinatario según sea el caso, se niega al pago del flete y los gastos, o se rehusa a recibir las mercancías, el transportista autorizado, podrá solicitar su depósito ante el Juez de primera instancia, o el de paz, de acuerdo al valor de las mercancías, surtiendo este deposito los efectos de la entrega.[494]
7. Los daños que pudieran sufrir las mercancías, desde que las recibe el transportista autorizado hasta el momento de su entrega, serán imputables a éste, salvo que provengan de acto u omisión del remitente, generador de la carga o destinatario, inadecuado embalaje, marcas o números de las

[491] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 333.**
[492] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 334.**
[493] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 336.**
[494] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 339.**

mercancías; vicio propio de los productos transportados; caso fortuito o fuerza mayor; manipuleo, embarque o descarga estiba y desestiba de las mercancías, realizadas por el remitente o destinatario; huelgas, paro patronal, paro o trabas al transporte, vandalismo, bloqueo de carreteras o hechos de terceros. [495]

8. La prueba de estos eventos corresponde al transportista autorizado.
9. Si el transportista autorizado recibe mercancías encajonadas, enfardadas, embarricadas, embaladas o colocadas en contenedor, debe cumplir con entregarlos, sin daño exterior alguno y en el caso de contenedores, con sus respectivos precintos.
10. El transportista autorizado podrá exigir al destinatario la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de la recepción; y si éste rehusare u omitiere la diligencia requerida, el transportador autorizado quedará exento, por este sólo hecho, de toda responsabilidad que no provenga de fraude.
11. Cuando la causal de exoneración establecida anterior concurra con un hecho u omisión del transportista autorizado y produzca la pérdida, el deterioro, la falta o retraso en la entrega, aquél sólo será responsable de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión.[496]
12. Corresponderá al transportista autorizado probar el monto de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, así las circunstancias que justifican que aquél no le sea imputable.
13. El remitente o generador de la carga, o el destinatario de las mercancías podrá considerarlas perdidas, si no han sido entregadas, conforme a lo dispuesto en el Reglamento, dentro de un plazo de treinta días posteriores a la expiración del limite acordado; o si no se hubiere fijado plazo, dentro de los sesenta días desde que el transportista autorizado se hizo cargo de las mercancías.[497]

Se contempla el supuesto de la extensión de un permiso especial que debe extender la autoridad vial, cuando se trate del transporte de bienes de gran volumen o peso, que superen los máximos establecidos por el Reglamento Nacional de Vehículos.[498] Para obtener el permiso especial, se deberá presentar a la autoridad vial correspondiente:

a) Plano que muestre la combinación vehicular en su vista lateral y posterior, firmado por el representante legal de la empresa, indicando:[499]

a.1 Dimensiones de la carga y de la combinación vehicular (largo, ancho y alto);

a.2 Distancia entre ejes internos y entre cada uno de los ejes;

a.3 Altura probable del centro de gravedad;

a.4 Carga muerta, útil y total por eje, y

a.5 Carga total por neumático.

Tratándose de permisos especiales para carga de más de noventa toneladas, el plano deberá contener, adicionalmente, el número de neumáticos por eje, la propuesta de rutas y la carga muerta y útil por neumático; y,

b) Documento que acredite fehacientemente el peso y dimensiones de la carga a transportar, expedida por el remitente o generador de la carga.

Responsabilidad

Al respecto, cabe señalar que la responsabilidad del transportista autorizado abarca el periodo durante el cual las mercancías están bajo su custodia, que se inicia cuando recibe la carga; continúa durante el transporte y concluye cuando la entrega en destino, a satisfacción del destinatario.

[495] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 340.**
[496] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 341.**
[497] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 342.**
[498] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 344.**
[499] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 345.**

Si el destinatario no recibiera las mercancías el transportista autorizado las puede poner a disposición del mismo, de conformidad con el contrato, las normas o los usos del comercio, en el lugar del destino.

Al igual de lo que rige en otras regulaciones, el Transportista autorizado que hiciera efectiva la entrega de las mercancías al destinatario, en virtud de contratos o servicios combinados con otros transportistas autorizados, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en el transporte.

Limite de responsabilidad del Transportista autorizado.

Se fija un límite de responsabilidad del transportista autorizado equivalente a quince (15) veces el valor del flete pactado, cuando no hubiera sido establecido por las partes el valor de la carga transportada. El transportista autorizado no podrá pretender la limitación de la responsabilidad cuando la causa de la perdida o del daño a las mercancías sean debidas a negligencia inexcusable de su parte.[500]

Se establece asimismo la responsabilidad solidaria del transportista autorizado y el remitente o generador de la carga, con relación al cumplimiento de las condiciones operativas y de seguridad, que se fijen en el permiso especial. El transportista autorizado no podrá exonerar su responsabilidad, si los daños a las mercancías se producen por causa de la defectuosa condición del vehículo utilizado en el transporte.

Como se dijo anteriormente, la responsabilidad solidaria debería entenderse que opera en el marco del contrato privado de transporte y no en cuanto al incumplimiento de normas legales o reglamentarias que dieren lugar a sanciones de tipo administrativo.[501]

Contrato de Transporte

Por el contrato de transporte terrestre de carga, el transportista autorizado o porteador se obliga a recibir de una persona denominada remitente o generador de carga, mercancías o carga en general para transportarlas del lugar de origen al de destino, y entregarlas a otra persona, denominada destinatario, consignatario, a cambio del pago de un flete. El contrato de transporte se perfecciona por el sólo acuerdo de las partes, se prueba conforme a las normas legales y queda evidenciado con la carta de porte u otro documento que se emita para amparar el traslado de las mercancías.[502]

Guía de remisión

La guía de remisión debe ser portada a bordo del vehículo del transportista autorizado; y contendrá la identificación del remitente y del destinatario, así como también la descripción general de las mercancías que el remitente entrega al porteador para su transporte y la información que establece la autoridad respectiva. Si existen varias guías, en caso de carga fraccionada, el transportista autorizado deberá elaborar un manifiesto consolidado.[503]

---

[500] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 343.**
[501] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 346.**
[502] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 351.**
[503] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 352.**

Manifiesto de carga

La carga a ser transportada, debe constar en el *Manifiesto de Carga* que el transportista autorizado debe confeccionar. En el manifiesto se debe indicar el remitente, el transportista autorizado, el destino, el destinatario, así como las características generales de los productos transportados. Asimismo, también deberá constar la marca y placa del vehículo y el número de orden del referido manifiesto.

Carta de Porte

El Manifiesto de Carga, puede ser sustituido por la *Carta de Porte*. [504]

Se regula además la facultad tanto el remitente o generador de carga, como para el transportista autorizado, en cuanto a que podrán exigirse mutuamente como comprobante de su convenio, la expedición de una carta de porte que ampare el transporte de las mercancías. La carta de porte constituye evidencia de la celebración del contrato de transporte y del recibo de las mercancías por el transportista autorizado. [505]

La *Carta de Porte* debe contener:

a) La denominación de Carta de Porte Terrestre
b) El nombre, el número del documento oficial de identidad y domicilio del remitente, generador o dador y del transportista autorizado.
c) El nombre y domicilio del destinatario o consignatario, a quien o a la orden de quien van dirigidas las mercancías, pudiendo ser el propio remitente.
d) La indicación de la modalidad del transporte.
e) La indicación de la clase y especie de las mercancías o de la carga, su cantidad, peso bruto en kilogramos, volumen en metros cúbicos, estado aparente; marca de los bultos, unidad de medida de los bienes materia del transporte, de acuerdo a los usos y costumbres del mercado; declaración del precio de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes; indicación respecto a si la carga viaja asegurada; y si se trata de bienes perecederos o peligrosos y toda otra indicación que sirva para identificar las mercancías.
f) El valor del flete, la fecha de pago, así como los gastos adicionales, por servicios convenidos. A falta de indicación, se presume que el flete y los gastos se encuentran pagados. De estar pendientes de pago, se debe señalar la persona obligada al pago.
g) La fecha y lugar de emisión de la Carta de Porte; lugar de carga y descarga. La fecha en que el porteador o transportista autorizado se ha hecho cargo o recibe las mercancías, así como el lugar y fecha de entrega de las mercancías objeto del transporte.
h) El número de orden correspondiente de la Carta de Porte y la cantidad de copias, que se expidan; consignando en estas copias la cláusula "Copia no negociable".
i) La firma tanto del remitente o generador de la carga como del transportista autorizado; o de sus respectivos representantes o agentes; y
j) Cláusulas generales de contratación del servicio de transporte terrestre de carga y cualquier otra indicación que permita o disponga la ley o la reglamentación.

[504] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 353.**
[505] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 354.**

Si la carta de porte no contiene reservas específicas se presume, salvo prueba en contrario, que las mercancías y sus embalajes se encontraban en buen estado y condición cuando el transportista autorizado las recibió y que el número de bultos y sus marcas, corresponden a las declaraciones contenidas en ella.

Cumplido el contrato, se devolverá al transportista autorizado la Carta de Porte que hubiere expedido; y en virtud del canje de este titulo por el objeto porteado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo que en dicho acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones por perdida o deterioro, sean manifiestos o aparentes que pudieran efectuarse. Como se advierte se trata de una disposición análoga a la que rige en los otros países.[506]

Obligaciones del remitente

El remitente o generador de carga debe contratar el Servicio con transportistas autorizados; o con Agencias Afianzadas de Transporte de Carga, que cuenten con Permiso de Funcionamiento. Está obligado a proporcionar al transportista autorizado, la información que debe anotar en el Manifiesto de Carga; o en la Carta de Porte y a entregarle la Guía de Remisión y demás documentos que se requieran para el transporte. El remitente es responsable ante las autoridades pertinentes por la veracidad, falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos o información proporcionados. El remitente o generador debe informar al transportista autorizado, todos los datos que identifiquen las mercancias; y, de ser el caso, y por escrito las condiciones especiales para su manejo. La carencia, inexactitud o insuficiencia de estas informaciones, lo hace responsable ante el transportista autorizado y el destinatario, de los daños que pudieran ocurrir a la carga.[507]

La carga a ser transportada debe ser asegurada, por el remitente o generador de la carga o destinatario. Caso contrario la carga, podrá ser transportada por cuenta y riesgo del remitente o generador de carga, debiendo quedar establecida esta condición en el contrato de prestación del servicio.[508]

Cuando el remitente o generador de la carga, emita una declaración falsa o incorrecta sobre el peso y dimensiones de la misma o realice la contratación con transportistas que no cuentan con el registro respectivo, además de las multas que corresponda a la infracción por exceso de pesos y medidas, será responsable de los daños causados a la infraestructura vial, los que serán reparados a su cargo.[509]

Obligaciones y derechos del destinatario

El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado que las mismas se encuentran a su disposición. [510]

En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías o de pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre ellas, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.

---

[506] Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 357.
[507] Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículos 359 y 360.
[508] Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 361.
[509] Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 368.
[510] Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 369.

Si a la recepción de las mercancías, éstas estuviesen tan averiadas que resulten inútiles para el destino que tuvieren, el destinatario o consignatario podrá no recibirlas del transportista autorizado y exigir su valor. Si la avería sólo hubiese causado disminución en el valor de las mercancías, el consignatario deberá recibirlas cobrando al transportista autorizado el importe del menoscabo. En el caso de que entre las mercancías averiadas se hallaren piezas enteramente ilesas, el consignatario deberá recibirlas, salvo que fueren componentes de una unidad integral.[511]

El destinatario o quien haga uso del derecho que el documento confiere, deberá cumplir con las obligaciones que resulten de la Carta de Porte.[512]

En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega de la carga, el remitente o generador de la carga o el destinatario, debe interponer su reclamo al transportista autorizado, mediante una protesta o reserva. La protesta o reserva debe constar por escrito, o anotarse en la carta de porte, o en el documento que ampara el transporte de la carga, debiendo efectuarse dicha reserva al momento de recepción de las mercancías, cuando se trate de daños evidentes. La reserva podrá efectuarse dentro de las 24 horas siguientes, contadas desde la recepción de la carga, cuando se trate de daños que no fueren visibles al exterior de los bultos recibidos.[513]

La acción para exigir el pago de indemnizaciones, por daños a la carga, o a los vehículos e instalaciones del transportista autorizado, en su caso; así como para ejercer cualquier acción legal contra el transportista autorizado es de dos años, desde que se produjo el evento materia de reclamación. [514]

Personal de conducción

El conductor sólo conducirá vehículos en condiciones adecuadas de funcionamiento. Las labores de mantenimiento que realice el transportista autorizado a sus vehículos, no releva al conductor de su responsabilidad, deberán observar las horas máximas de conducción que expresamente se establecen.[515]

Los conductores deben:[516]

a) Conducir los vehículos afectados al servicio, con la documentación correspondiente al vehículo y a la carga.
b) Conducir vehículos habilitados, observando las normas de tránsito, seguridad, sanidad, pesos, y dimensiones y otras.
c) Solamente en casos de transporte mixto autorizado, transportar pasajeros.
d) Aprovisionarse de combustibles, en estaciones de servicios y/o puestos de venta de combustibles, que cuenten con la autorización correspondiente.
e) Circular por calles o avenidas autorizadas para vehículos pesados por la Municipalidad Provincial.

Responsabilidad en la prestación del servicio.

El conductor es responsable de la correcta realización del transporte de mercancías, del cuidado y buen uso de los documentos de transporte, así como de la custodia y

[511] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 369.Artículos 371y 372.**
[512] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 373.**
[513] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 375.**
[514] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 376.**
[515] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículos 377 y 378.**
[516] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 379.**

conservación de las mercancías que transporta. Representa al transportista autorizado ante la autoridades que ejercen el control en la ruta y ante el destinatario, en la entrega de las mercancías. Es responsable, asimismo, de la carga a bordo, que no se encuentre amparada por la documentación que corresponda.[517]

Vehículos

El Servicio debe ser prestado en vehículos que reúnan las condiciones técnicas y de seguridad, adecuados a la naturaleza y características de los bienes que transportan, a las dimensiones y pesos máximos autorizados y a las características y normas aprobadas por los organismos competentes. Los vehículos del Servicio que deben contar con el Certificado de registro vehicular son aquellos que tienen tracción propia. La utilización de remolques y semiremolques, sin perjuicio de su capacidad de carga, no requiere Certificado de habilitación vehicular. Para efectos de los seguros que el transportista autorizado debe contratar, el seguro del vehículo con tracción propia debe cubrir al vehículo remolcado.[518]

El transportista prestará el Servicio con vehículos de su propiedad. Asimismo, puede utilizar vehículos en arrendamiento financiero o alquiler operativo de acuerdo a condiciones legales, o reglamentariamente establecidas, o disponer de flota en cualquier forma jurídicamente válida que permita su utilización, asumiendo plena responsabilidad por el transporte, aun cuando utilice vehículos de terceros.[519]

El transporte de mercancías se efectuará mediante las siguientes formas de operación:[520]

a) Directo, sin cambio del camión o tracto camión y del remolque o semiremolque; o,
b) Directo, con cambio del tracto camión, sin transbordo de las mercancías. El transbordo de las mercancías solo se efectuará cuando lo acuerden expresamente el remitente y el transportista autorizado.

Cuando el transportista autorizado no cuente con el número necesario de vehículos para determinado servicio de transporte, puede contratar vehículos de otros transportistas autorizados efectivos, asumiendo plena responsabilidad por la correcta prestación del servicio, debiendo cumplir ambos transportistas las condiciones establecidas en el Reglamento Nacional. En cada oportunidad deberá comunicar la contratación a la autoridad competente. Para realizar la contratación de otros Transportistas Autorizados, la empresa deberá contar con la infraestructura necesaria para poder administrar y operar la flota contratada.[521]

Agencia Afianzada de Transporte de Carga

La normativa incorpora la figura de la Agencia afianzada de transporte de carga. La Autoridad competente fija las normas y procedimientos para el otorgamiento del Permiso de Funcionamiento de Agencia Afianzada de Transporte de Carga, única entidad autorizada para realizar el agenciamiento de transporte terrestre de mercancías. La Agencia Afianzada de Transporte de Carga, gestionará la carga

[517] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 380.-**
[518] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículos 383 y 384.**
[519] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 386.**
[520] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 387.**
[521] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 388.**

contratando su transporte únicamente con transportistas autorizados, y de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento Nacional.[522]

Para obtener y renovar el permiso de operación como Agencia Afianzada de Transporte de Carga, el recurrente debe cumplir con:[523]

a) Tener como mínimo un contrato con una empresa de transportes terrestre de carga que cuente con Registro en el MTC.
b) Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil a la carga.
c) Acreditar que dispone de infraestructura adecuada, para la recepción, custodia, almacenaje, manipuleo, trasbordo, y entrega de la carga.
d) Fianza Bancaria que garantice el pago de la responsabilidad administrativa, ante la Autoridad competente. El monto y características de la fianza será establecida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

La Agencia Afianzada de Transporte, debe contratar en nombre propio tanto con el transportista autorizado como con el remitente ocupando la posición de remitente, frente al transportista; y de transportista, frente al remitente. La Agencia Afianzada de Transporte de Carga, emitirá una Orden de Recojo para permitir la recepción de la carga que entrega el remitente o generador de carga al transportista autorizado.[524]

La autoridad competente dispone el cierre de Agencias Afianzadas de Transporte de Carga que operen sin el permiso correspondiente, o que lo tuvieren suspendido o cancelado; o que incumplan las normas correspondientes del reglamento. Asimismo, denuncia ante las autoridades competentes el ejercicio ilegal o informal, de actividades de agenciamiento de transporte terrestre de carga.[525]

Transporte mixto

El Servicio de Transporte Conjunto de Carga y de Personas (mixto) en un solo vehículo, solo será aprobado para aquellas rutas en las que por sus condiciones económicas o menor desarrollo, no existe el suficiente servicio de transporte de pasajeros. La calificación es realizada por la Autoridad Competente.[526]

Los vehículos de transporte mixto, estarán divididos en dos partes una para las personas y sus equipajes y otras para las mercancías, debiendo cumplirse con normas de seguridad para la integridad física de los pasajeros.[527]

Transporte privado

El transporte privado es aquel que se lleva a cabo por empresas cuya finalidad principal no es el transporte, y se ejecuta como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal. Para realizar transporte privado de mercancías se deben cumplir las siguientes condiciones: [528]

a) Las mercancías deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, gestionada su compra o venta, dadas o tomadas en arrendamiento, producidas, extraídas, transportadas o recuperadas por ellas.

---

[522] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículos 391 y 392.**
[523] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 394.**
[524] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 395.**
[525] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 398.**
[526] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 399.**
[527] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 400.**
[528] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 402.**

b) El transporte privado debe servir exclusivamente para conducir las mercancías a la empresa o establecimiento o para desplazar las mercancías a fin de atender a sus propias funciones.
c) Los vehículos en los que se realiza el transporte privado deben ser de propiedad de la empresa o de persona natural y deben ser conducidos por personal dependiente de ella.
d) El transporte no puede ser contratado ni facturado en forma independiente. El costo del mismo debe, en todo caso, incorporarse al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa.
e) Los vehículos en que se realice transporte privado deben tener un rotulo en ambas puertas del vehículo, con la leyenda "Transporte Privado".

La realización de transporte privado requiere autorización de la Autoridad Competente, la que se otorga previa justificación de la peticionaria, de la necesidad de realizar dicha actividad como complemento y para el adecuado desarrollo de su actividad principal. Otorgada la autorización, ésta se inscribe en el Registro Nacional correspondiente.[529]

Este supuesto no se encuentra previsto en los ordenamientos jurídicos de otros países.

Entidades públicas

Las entidades del Gobierno Central, gobiernos locales, fuerzas armadas, fuerzas policiales e instituciones públicas, podrán transportar carga propia o vinculada a su actividad en sus propios vehículos, de acuerdo a sus normas orgánicas, cumpliendo con las normas sobre pesos y dimensiones y demás normas reglamentarias. De ser necesario coordinarán con la Autoridad Competente el transporte de carga en vehículos especiales. Si utilizan vehículos de terceros, solo contratarán con transportistas autorizados.[530] En cuanto corresponda, se aplicarán las normas de transporte privado.

República Oriental del Uruguay

En fecha 4 de septiembre de 2001. el Presidente de la República, actuando en Consejo de Ministros aprobó un Decreto referido a las empresas que prestan servicios de transporte terrestre de carga para terceros.

En el citado Decreto se clasifica el transporte terrestre de cargas en transporte profesional y transporte propio.[531]

Las Empresas transportistas terrestres profesionales de carga son aquellas que presten para terceros, en forma habitual y onerosa, la actividad de transporte de carga, ya sea en servicios nacionales o internacionales, cuenten con la infraestructura necesaria para realizarla y reúnan los requisitos previstos en la normativa. [532]

Requisitos de admisión

Condiciones que deben reunir las empresas para estar habilitadas:[533]

[529] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 403.**
[530] **Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, Artículo 404.**
[531] **Artículo 1°.**
[532] **Artículo 2°.**
[533] **Artículo 3°.**

a) Estar inscriptas en el Registro que de dichas empresas llevará la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas individualizándose en él en forma especial.
b) Disponer de al menos un vehículo de tracción propia con capacidad de carga superior a 3500 Kg. en calidad de propietarias o titulares de contratos de leasing financiero.
c) los vehículos afectados a dicha actividad deben estar identificados con un distintivo o placa adicional a la matrícula que otorgará la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el caso de pretender realizar transporte internacional terrestre de cargas se deberá satisfacer el Decreto y los requisitos previstos en los Convenios Internacionales, las Resoluciones y las Decisiones del MERCOSUR, así como aquellas vigentes en los diferentes ámbitos de integración regional de los que el país forma parte.[534]

El Registro de Empresas Profesionales de Transporte Terrestre de Carga para Terceros, funcionará en la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.[535]

A los efectos de la inscripción en el registro se deberá proporcionar la siguiente información:

a) Identificación de la empresa, su domicilio fiscal y constituido en el país.
b) Identificación del titular o titulares.
c) Identificación del vehículo o los vehículos que posea en propiedad o en régimen de leasing financiero.
d) Los certificados de aptitud técnica vehicular (CAT) vigentes, cuando correspondiere.
e) Número de inscripción en la Dirección General Impositiva y en el Banco de Previsión Social, y giro principal registrado.
f) Los certificados que acrediten estar al día con la Dirección General Impositiva y Banco de Previsión Social.
g) Certificado vigente de accidentes y enfermedades profesionales.

El Permiso Nacional de Circulación expedido por la Dirección Nacional de Transporte es personal e intransferible en cuyo mérito deberá devolverse a dicha Dirección Nacional en caso de cambio de titularidad. En caso de no ser devuelto o no comunicar el cambio de titularidad, se suspenderá al operador del vehículo del ejercicio de los beneficios que otorga la inscripción en dicho Registro.

Contrato de Transporte

Guía de Carga

Todo transporte terrestre de cargas que se realice en el territorio nacional deberá documentarse en una guía de carga que formalizará el contrato de transporte y co-responsabilizará a las partes contratantes, actuando por sí o a través de representantes, pudiendo una o varias empresas transportistas participar del mismo.[536]

[534] **Artículo 4°.**
[535] **Artículo 6°.**
[536] **Artículo 16.**

La guía de carga deberá contener:[537]

a) Identificación de la empresa transportista; nombre y número de inscripción en el Registro especial de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
b) Identificación del contratante del servicio de transporte (cargador), ya sea destinatario o remitente.
c) Matrículas de los vehículos en los que se transporta la carga.
d) Identificación del chofer (nombre y cédula de identidad)
e) Origen y destino de la carga.
f) Tipo de carga.
g) Remitos u otra documentación respaldante, si correspondiere.
h) Fecha y hora de la toma de la carga.
i) Precio del transporte que se realiza.

Si el cargador se niega injustificadamente a firmar la Guía de Carga, ante el requerimiento del transportista, este podrá negarse, a su vez, a realizar el transporte, sin incurrir por ello en responsabilidad.

Cuando se realice transporte internacional terrestre de carga al amparo de los Convenios y Acuerdos Internacionales u otras normas de integración regional, y por estas normas se obligue al transportista a emitir otros documentos de porte obligatorio para la operación de transporte que contengan los datos mínimos señalados, dichos documentos se considerarán guía de carga a los efectos de la presente reglamentación. A estos efectos se anexará la documentación internacional a un formulario de la guía de carga y en este último se indicará el tipo de documento internacional, su numeración y su fecha.[538]

El transportista de la carga será responsable del correcto llenado de los datos que a su respecto debe contener la guía de carga. El contratante del servicio, deberá proporcionar al transportista los datos relativos a la carga siendo responsable dicho contratante en cuanto a la veracidad de los mismos, pudiendo efectuar las observaciones que considere oportunas al momento de la firma de la guía. En todos los casos el transportista, y el contratante serán responsables de los datos declarados, en la proporción establecida, salvo que se compruebe que se incurrió por parte de alguno de ellos en error de escrituración.[539]

República Bolivariana de Venezuela

El servicio de transporte automotor de carga general, a granel, perecedera y frágil debe ser prestado en los términos y condiciones previstos en el Decreto Ley, su Reglamento y las disposiciones que sobre el particular dicte el Ministerio de Infraestructura. [540]

Clasificación

El transporte terrestre automotor de carga se clasifica, de acuerdo a lo siguiente:

a) El realizado por personas naturales o jurídicas, directamente o a través de

[537] **Artículo 17.**
[538] **Artículo 21**
[539] **Artículos 25 y 26.**
[540] **Decreto Ley Nº 1535/2001, Artículo 79.**

terceras personas que estén debidamente autorizadas conforme al Decreto Ley, recibiendo como contraprestación de tal actividad, un flete:

b) El realizado por personas naturales o jurídicas, directamente o a través de terceras personas debidamente autorizadas conforme al Decreto Ley, para su propio y exclusivo uso, sin percibir un pago.

Asimismo en el texto normativo se hace otra clasificación:[541]

a) Carga en general, a granel, perecedera y frágil.
b) Alto riesgo.

Serán prestados por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas[542],

Carga de Alto Riesgo

Se entiende por carga de alto riesgo aquella compuesta de productos peligrosos que por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas y otras, puedan causar daños a otros productos, al vehículo en que se movilizan, a las personas o al medio ambiente. [543]

Organización y Funcionamiento

Se prevé que las normas de organización, funcionamiento, control y fiscalización que regirán el servicio de transporte de carga serán establecidas por vía reglamentaria.

Seguros

Los seguros en el ámbito del Cono Sur

En el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, suscripto por los países del Cono Sur, se establece que las empresas que realicen viajes internacionales la obligación de asegurar las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje, y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados. En este último caso la obligación incluye los riesgos de muerte, lesiones o daños.

La obligación es extensiva a los propietarios o conductores de los automotores destinados al transporte propio, pero limitándola a la responsabilidad civil por lesiones, muerte o daños a terceros no transportados. Es decir que el seguro debe cubrir tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual. En ambos casos son considerados validos los seguros cubiertos por empresas aseguradoras del país de origen de la empresa transportista, siempre que tuviesen acuerdos con empresas aseguradoras en el país o países donde transitan los asegurados, para la liquidación y pago de los siniestros de conformidad con las leyes de esos países.[544] El país de origen de la empresa transportista es el que otorgó el permiso originario para realizar transporte internacional terrestre transportando pasajeros o cargas en los términos del Acuerdo.[545]

[541] **Decreto Ley Nº 1535/2001, Artículo 67.**
[542] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 80**
[543] **Decreto Ley N° 1535/2001, Artículo 81.**
[544] **Artículo 6° Anexo III ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (A.T.I.T.)**
[545] **Artículo 19, inciso 13 del A.T.I.T.**

Dicho permiso originario –como se ha visto antes de ahora- es otorgado por el Estado con jurisdicción sobre la empresa, o sea aquél en que la misma esté debidamente constituida[546], estén radicados y matriculados los vehículos que utilice en la prestación de los servicios[547] y tenga su domicilio real.[548]. Ahora bien, en defecto de tales acuerdos entre las compañías aseguradoras, parecería interpretando a *contrario sensu* el Artículo 6° del A.T.I.T., que los seguros –en particular los que cubren la responsabilidad extracontractual del transportista- deben ser contratados con aseguradoras de cada Estado por cuyo territorio circule el vehículo, [549]

En cualquier caso las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas son las que se desprenden del Artículo 5°, del Anexo III.
De conformidad a lo establecido en el referido artículo las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas de conformidad al A.T.I.T. son las siguientes:

a) Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados U$S 20.000 por persona, U$5 15,000 por bienes y U$S 120.000 por acontecimiento (catástrofe).
b) Responsabilidad civil por daños a pasajeros U$S 20.000 por persona y U$S 200.000 por acontecimiento (catástrofe); equipaje U$S 500 por persona y U$S 10.000 por acontecimiento (catástrofe).
c) Responsabilidad civil por daños a la carga transportada no inferior a la responsabilidad civil legal del porteador por carretera en viaje internacional.

El tema vinculado con las cantidades mínimas constituye una cuestión que ha dado lugar a opiniones controvertidas, y que aun no ha sido tratado debidamente, lo cual tiene importante derivaciones, especialmente en los casos de accidentes, dado que la cobertura aseguradora prevista en la normativa internacional no parece adecuada ante la ocurrencia de siniestros calificados como catástrofe. Obsérvese que en el Anexo III del A.T.I.T., en el Artículo 5°, las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas, por ejemplo, en el caso de responsabilidad civil por daño a pasajeros, no guarda relación el monto previsto en caso de acontecimiento (catástrofe) respecto del previsto por persona (inciso b). Con relación a ello, en el caso, la norma aparece como insuficiente, siendo necesaria su revisión.

Los aseguradores que asuman la cobertura deben suministrar a los asegurados los certificados de cobertura conforme al modelo que se incluye en el anexo del Acuerdo, a efectos de que sea presentado a las autoridades de control fronterizo.[550]

Asimismo a efectos de instrumentar las normas del Acuerdo y del Anexo en la materia se prevén mecanismos de cooperación entre las autoridades de los Estados parte, así como entre aseguradores y reaseguradores. En primer lugar se establece que la autoridad de control de divisas de cada país signatario autorizará las transferencias de primas de seguros y de los pagos de indemnizaciones por siniestros y gastos.[551]

Además los países se obligan a intercambiar información respecto de las normas vigentes o las que se dicten en el futuro sobre responsabilidad civil y los seguros a que se refiere el Acuerdo, como así también las disposiciones impositivas o de otro carácter que graven las primas cobradas por cuenta de los aseguradores que asuman la responsabilidad por los riesgos en el exterior, como asimismo aquellos gravámenes

[546] Art. 3° inciso a) del A.T.I.T.
[547] Artículo 3° inciso b) del A.T.I.T.
[548] Artículo 3° inciso c) del A.T.I.T.
[549] OYARZABAL, Mario J. A. "El Contrato de seguro multinacional" Ed. Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 1998, pagina 226., página 252
[550] Artículo 4°, Anexo III del A.T.I.T.
[551] Artículo 2°, Anexo III del A.T.I.T.

con respecto a las cuáles dichas operaciones estarían exentas. Las normas de aplicación tenderán a favorecer el desarrollo de la actividad de seguros de transporte internacional y evitar la doble imposición.[552] Por ultimo se promoverán acuerdos entre las entidades aseguradoras o reaseguradoras, con debida intervención y consecuente reglamentación por los organismos de control de seguros de cada país y entre autoridades competentes de control de divisas.[553]

El A.T.I.T. no contiene normas de conflicto que indiquen el derecho aplicable a los seguros contratados en el marco del mismo. En tales condiciones es menester acudir a las normas de conflicto de fuente convencional o interna según corresponda entre los países respectivos. Así entre Argentina, Bolivia y Perú o entre estos dos últimos países con Paraguay y Uruguay habrá de aplicarse el Tratado de Derecho Comercial de Montevideo de 1989, y entre Argentina, Paraguay y Uruguay resultará de aplicación el Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de Montevideo de 1940, mientras que frente a contratos que vinculen a cualquiera de los países mencionados con Chile o Brasil, el juez con competencia internacional aplicará sus normas de conflicto con fuente interna.[554]

Pero también cabría lícitamente deducir la norma de conflicto del Artículo 6° del Anexo III del Acuerdo, al disponer que la responsabilidad del transportista debe ser cubierta por aseguradores de Estados determinados (del país que otorgue el permiso originario, o de cada país por cuyo territorio circule el vehículo), somete indirectamente el seguro contratado al derecho del Estado del domicilio de la compañía aseguradora.

Finalmente y a efectos de determinar los tribunales con jurisdicción internacional en las controversias de seguros que se susciten en la órbita del Acuerdo, han de aplicarse una vez más las normas de jurisdicción convencionales o internas de los países respectivos según el caso.

Los seguros en el sistema del Tratado de Asunción de 1991

Desde 1991[555] se reconoció la importancia de contar con una póliza única (Argentina – Brasil), si bien se reiteró lo acordado con anterioridad, en el sentido de dejarla a opción del transportador. Dicho derecho de opción no podía significar la no aceptación de la misma por las autoridades de frontera.

Este tema fue considerado en la VII Reunión del SGT Nº 5[556], en donde existió acuerdo en coordinar con los respectivos controles fronterizos para que sea exigida la presentación del certificado de seguro correspondiente.

La necesidad de armonizar las legislaciones en las diferentes áreas –y consecuentemente en el sector seguros- surge de los propósitos y principios establecidos en el Artículo 1° del Tratado de Asunción. Asimismo, ya fue uno de los principios básicos del MERCOSUR es el de la reciprocidad de derechos y obligaciones entre los Estados Parte, la seguridad jurídica y el principio de equivalencia imponen la aplicación de idénticas normas a casos semejantes.

En el en el MERCOSUR, existen diferencias no sólo cuantitativas sino también cualitativas en el grado de desarrollo de los mercados de seguros. Cuantitativas en

[552] **Artículo 3°, Anexo III del A.T.I.T.**
[553] **Artículo 7°, Anexo III del A.T.I.T.**
[554] **OYARZABAL, "El Contrato..." cit., página 254**
[555] **1ra. Reunión Cuatripartita; Brasilia 13 y 14/05/91**
[556] **VII Reunión SGT Nº 5, Florianópolis 25 y 26/03/93.**

cuanto a los márgenes de solvencia que muestran las compañías aseguradoras de unos y otros mercados. Cualitativas en cuanto se aprecian significativas diferencias de recursos tecnológicos entre los países.[557]

En los países en vías de desarrollo, el Estado puede decidir impulsar medidas de protección estimulando su crecimiento y desarrollo y poniendo a resguardo a las compañías aseguradoras y reaseguradoras locales de la competencia de compañías extranjeras más eficientes y poderosas, competencia esta que los mercados locales difícilmente podrán soportar sin que ello redunde en un cierre generalizado de los operadores locales, lo que acabará por afectar la credibilidad del sistema.

En cualquier caso, la actitud proteccionista se materializa en el dictado de leyes o disposiciones conocidas generalmente como normas de policía económica. Esta actitud proteccionista se manifiesta en las legislaciones de los Estados miembros del MERCOSUR en el sector de los seguros, tanto en lo referente a la posibilidad o interdicción de contratar seguros o reaseguros directos en plazas extranjeras, cuanto el ejercicio de la actividad aseguradora en la plaza local por parte de sociedades de seguros extranjeras[558].

Los miembros del MERCOSUR han adoptado una actitud proteccionista en materia de seguros. Así existen casos en que el Estado prohíbe absolutamente la contratación directa de seguros sobre intereses de jurisdicción local en plazas extranjeras (Argentina, Bolivia), o bien se restringe su contratación a aquellos riesgos respecto de los cuales no se encuentra cobertura en el país o que no convengan a los intereses nacionales (Brasil, o los riesgos directamente vinculados con el transporte o comercio internacionales (Uruguay).
En otros casos, el Estado decide que los fondos de las entidades deben ser invertidos exclusivamente en la economía local. En el MERCOSUR, sólo la Argentina autoriza a las compañías aseguradoras de su jurisdicción a invertir parte de esos fondos en títulos públicos extranjeros. La finalidad de estas medidas apunta a que la masa de recursos financieros originados a partir de la capitalización de las reservas generadas por los seguros en sus diversos tipos, sea invertida en el mercado local.

En otros supuestos, los Estados, prohíben o al menos limitan la contratación de reaseguros en el extranjero. En Brasil, las compañías aseguradoras se hallan impedidas de reasegurar directamente los excedentes de sus plenos de retención en el extranjero.

La colocación de reaseguros en el exterior está limitada en todos los casos, a aquellos riesgos que no convengan a los intereses nacionales.

La situación es diferente en la Argentina, Paraguay y Uruguay, donde las compañías aseguradoras que actúan en las plazas respectivas pueden contratar libremente reaseguros en el exterior.

En lo referente al tratamiento de la inversión extranjera en el sector de seguros, sea mediante la instalación de sucursales o agencias, sea mediante la adquisición de acciones o cuotas parte en sociedades locales, se evidencias diferencias sustanciales entre las legislaciones de los socios del MERCOSUR. En Brasil se ha limitado la participación directa o indirecta de capital extranjero en el sector a la mitad del capital

[557] OYARZABAL, Mario J. A. "El Contrato de seguro multinacional" Ed. Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 1998, pagina 226.
[558] OYARZABAL, Mario J. A. "El Contrato de seguro multinacional" Ed. Abaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 1998, pagina 226.

social y aun tercio del capital votante. Tales restricciones no se encuentran en Argentina, Paraguay o Uruguay, en donde se permite el libre acceso al sector a las sociedades extranjeras, estableciendo condiciones de igualdad entre empresas nacionales y sucursales extranjeras. Ello sin perjuicio de que en algunos casos se condicione tal igualdad de tratamiento a la radicación de capital de riesgo en el territorio nacional y a la existencia de reciprocidad para las empresas nacionales instaladas en el país del domicilio de la casa matriz (Argentina), o bien que se reserve la cobertura de intereses determinados a los aseguradores nacionales (Argentina) o al ente estatal de seguros (Uruguay), y de que en todos los casos la sociedad extranjera debe solicitar la correspondiente autorización, y someterse a las disposiciones vigentes.

Comunidad Andina

En la Comunidad Andina conforme se dispone en la Decisión N° 398 relativa al Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, el transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil y de accidentes personales para los pasajeros, se encuentre vencida (Artículo 32).

En oportunidad de solicitarse, tanto el permiso originario como el complementario el transportista deberá adjuntar la Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes.[559]

La póliza de seguro, deberá presentarse al respectivo organismo nacional competente, antes de iniciar la prestación del servicio.

El transportista autorizado deberá comunicar a los organismos nacionales competentes de los Países Miembros que le hayan otorgado Permiso Originario y Permiso Complementario de Prestación de Servicios, de las modificaciones de cobertura, renovaciones o de las contrataciones de nuevas pólizas de seguro. Para este efecto dispondrá de un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de la renovación o contratación respectiva. A su comunicación deberá acompañar copia autenticada de la correspondiente

La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo[560], serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Los Países Miembros no exigirán al transportador, ningún otro tipo de seguro adicional que cubra los riesgos amparados en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo adoptados por esta Decisión.

Las empresas aseguradoras deberán contar, en los Países Miembros en los cuales la cobertura de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo van a ser válidos, con un representante que necesariamente será otra empresa aseguradora establecida en esos países, con amplias facultades para representarla judicialmente y atender, resolver, liquidar y pagar las reclamaciones que sean formuladas a su

[559] **Decisión CAN N° 398, Artículos 50 y 51, incisos d)**
[560] **Aprobados por la Decisión CAN 290**

representada dentro de ese País Miembro. A tal efecto, dichas empresas suscribirán y mantendrán vigente convenios de asistencia recíproca con otras empresas aseguradoras, establecidas en los restantes Países Miembros en los cuales van a tener vigencia las Pólizas Andinas de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo emitidos por éstas.

Los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a dar cobertura a las reclamaciones que se le presenten sobre la base de la cobertura señalada, derivados de los accidentes que tuvieren lugar dentro del territorio de su país y en el que tomen parte aquellas personas o empresas de transporte aseguradas por la empresa aseguradora, tomando en cuenta las condiciones generales establecidas en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil.

En mérito a ello, los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a:

a) Proporcionar toda la asistencia necesaria a los asegurados, con ocasión de los accidentes ocurridos dentro de su territorio y cuyo riesgo está cubierto por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo.

b) Responder solidariamente con la empresa aseguradora por todas las obligaciones derivadas de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, y que se originen por accidentes ocurridos dentro del territorio de su país.

c) Otorgar un trato igual a los asegurados de su representada como si se tratara de su propio asegurado.

d) Tomar las medidas oportunas y necesarias tendientes a proteger los intereses de la empresa aseguradora. Las decisiones tomadas por el representante en este sentido obligarán a la empresa aseguradora.

e) Dar aviso a la empresa aseguradora, en el más breve plazo posible de conocido el siniestro, de la ocurrencia del mismo e informar a ésta de las circunstancias y demás elementos conocidos.

f) Efectuar por cuenta de la empresa aseguradora los pagos y anticipos relativos a los siniestros reportados, teniendo en cuenta las garantías acordadas en el contrato de seguro, e iniciar las acciones judiciales y extrajudiciales contra los autores de tales siniestros.

Para la habilitación de los vehículos los organismos nacionales competentes de transporte de los Países Miembros exigirán la presentación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil. La cobertura de esta Póliza deberá estar vigente durante las operaciones de transporte internacional por carretera.

El contrato de seguro tiene por objeto indemnizar o reembolsar al asegurado los montos por los cuales fuera civilmente responsable, en sentencia judicial ejecutoriada o en acuerdo autorizado de modo expreso por la entidad aseguradora por hechos acaecidos durante la vigencia del seguro y relativa a:

- Muerte, daños personales y/o materiales causados a pasajeros.
- Muerte, daños personales y/o materiales causados a terceros no transportados, a excepción de la carga.

El seguro garantizará el pago de las costas judiciales y honorarios del abogado para la defensa del asegurado y de la víctima.

Se considera riesgo cubierto la responsabilidad civil del asegurado proveniente de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta póliza o por la carga en él transportada, a pasajeros, terceros no transportados, cosas transportadas o no, excepto los daños a la carga transportada.

Las disposiciones del contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país, salvo si algún País Miembro resuelva aplicarlo también al territorio nacional.

El contrato de seguro no cubre reclamaciones relativas a responsabilidades provenientes de:

a) Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes, salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso el asegurador podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado;

b) Radiaciones ionizantes o cualquier otro tipo de emanaciones surgidas en la producción, transporte, utilización o neutralización de materiales de fisión o sus residuos, así como cualquier evento resultante de energía nuclear, con fines pacíficos o bélicos;

c) Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador;

d) Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro a que este contrato se refiere;

e) Actos de hostilidad o de guerra, rebelión, insurrección o revolución, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición proveniente de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar, y en general todo acto o consecuencia de esos hechos, así como también actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con, cualquier organización cuyas actividades pretendan derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a su derrocamiento por la perturbación del orden político o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga y paros patronales;

f) Multas y/o fianzas;

g) Gastos y honorarios incurridos en acciones o procesos penales;

h) Daños causados al asegurado, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, así como cualquier pariente que con él resida o que dependa económicamente de él;

i) Daños causados a socios, o a los empleados y dependientes del asegurado, con motivo o en ocasión del trabajo;

j) Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal propio para el vehículo asegurado;

k) Cuando el vehículo esté destinado a fines distintos de los permitidos;

l) Cuando el vehículo asegurado sea conducido por una persona en estado de ebriedad o bajo la influencia de cualquier droga que produzca efectos desinhibitorios, alucinógenos o somníferos. Se excluye también la responsabilidad asumida cuando el conductor se niega a que le sea practicada la prueba de alcoholemia, habiendo sido requerido a ello por la autoridad competente;

m) Los daños a puentes, básculas, viaductos, carreteras y a todo lo que pueda existir sobre o bajo los mismos, debido al peso o dimensión de la carga transportada, que contraríen disposiciones legales o reglamentarias;

n) Los daños causados a terceros en accidente de tránsito luego del cual el conductor del vehículo asegurado se da a la fuga;

o) Terremoto, temblor, movimiento telúrico, erupción volcánica, inundación y huracán;

p) Comprobación de que el asegurado o cualquier otra persona, obrando por su cuenta, obstaculiza el ejercicio de los derechos de la entidad aseguradora establecida en esta póliza;

q) Daños ocasionados como consecuencia de carreras, desafíos o competencias de cualquier naturaleza en que participe el vehículo asegurado o sus actos preparatorios;

r) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para guarda o custodia, uso, manipulación o ejecución de cualquier trabajo;

s) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para su transporte, excepto los equipajes de los pasajeros en el vehículo asegurado;

t) Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad, o del volumen, peso, dimensión de la carga, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado o deficiencia de embalaje;

u) Responsabilidad asumida por el asegurado en contratos o convenciones con terceros, que no sea el de transporte;

v) Daños sufridos por personas transportadas, en lugares no específicamente destinados o apropiados a tal fin;

x) Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitados, salvo caso de fuerza mayor;

y) Daños morales.

En los casos de las cláusulas de exclusión de las letras (j), (l), (n), (x), la entidad aseguradora pagará las indemnizaciones que correspondan, dentro de los capitales asegurados, repitiéndose por los montos respectivos en contra de los asegurados y/o todos los que civilmente sean responsables del daño, subrogándose en las acciones y derechos del indemnizado.

Tampoco serán indemnizadas las reclamaciones resultantes de:

a) Reconocimiento de culpabilidad o de derechos de indemnización o realización de transacciones de cualquier especie que formalizara el asegurado sin autorización escrita del asegurador;

b) Una contrademanda que sea consecuencia de haber iniciado el asegurado juicio por daños y perjuicios que se hubieran originado por un hecho cubierto por esta póliza sin haber obtenido previamente el consentimiento por escrito del asegurador.

El contrato tiene vigencia de hasta un año; solamente podrá ser cancelado o rescindido, total o parcialmente, exceptuando los casos previstos por la Ley, por acuerdo entre las partes contratantes, observadas las siguientes condiciones:

a) Si la rescisión es a petición del asegurado, la entidad aseguradora retendrá la prima calculada de acuerdo con la tabla para plazos cortos, además de los Gastos Administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones conforme a la legislación de cada país;

b) Si la rescisión es por iniciativa de la entidad aseguradora, ésta retendrá de la prima recibida, la parte proporcional por tiempo corrido, además de los Gastos Administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones conforme a la legislación de cada país.

La entidad aseguradora se subrogará, hasta el límite del pago que efectúe, en todos los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros, por motivo del siniestro, así como los que correspondan a terceros contra el asegurado en las siguientes hipótesis:

- Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal propio para el vehículo asegurado;
- Cuando el vehículo asegurado sea conducido por una persona en estado de ebriedad o bajo la influencia de cualquier droga que produzca efectos desinhibitorios, alucinógenos o somníferos. Se excluye también la responsabilidad asumida cuando el conductor se niega a que le sea practicada la prueba de alcoholemia, habiendo sido requerido a ello por la autoridad competente;
- Los daños causados a terceros en accidente de tránsito luego del cual el conductor del vehículo asegurado se da a la fuga;
- Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitados, salvo caso de fuerza mayor;

Toda acción de indemnización prescribe en los plazos y en las formas que disponga la legislación del país en el que se emitió el seguro.

Sin perjuicio de los derechos que en cada caso correspondan a los terceros damnificados, para las acciones derivadas de este Contrato de Seguro, serán competentes los tribunales del país de la entidad aseguradora que emitió el contrato o del país donde ocurrió el siniestro. En este último caso, el representante de la entidad aseguradora indicada en las condiciones particulares de la póliza será competente para responder por la reclamación o procedimiento judicial.

Asimismo, en función del pago de una prima adicional correspondiente, se cubren los daños corporales sufridos en accidentes de tránsito por los tripulantes poseedores de la respectiva Libreta de Tripulante Terrestre, ocupantes de los vehículos cubiertos bajo

la póliza (gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios), por lesiones corporales, Invalidez total y permanente como consecuencia del accidente, determinada dentro del año siguiente a su ocurrencia y certificada por un médico autorizado hasta determinados montos.

El accidente de tránsito y la muerte se probarán mediante certificado de la autoridad pública competente; los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios mediante las facturas expedidas por los médicos y/o establecimientos hospitalarios correspondientes.

Este amparo sólo cubrirá accidentes ocurridos fuera del territorio nacional del país emisor de la póliza.

Régimen de los países de la región

República Argentina

La ley argentina 12,988, prohíbe "asegurar en el extranjero a personas, bienes o cualquier interés asegurable de jurisdicción nacional ". (Artículo 2, t.o. Decreto 10.307/53)

En lo referente a reaseguros, en su momento, a través de la Ley 14.152 y del Decreto 10.173 se instituyó el monopolio por el Instituto Nacional de Reaseguros (INdeR) de la actividad reaseguradora local, permitiendo a las compañías aseguradoras argentinas la contratación de reaseguros en el extranjero sólo en contadas ocasiones. Dicho monopolio, fue paulatinamente dejado de lado, para culminar con el dictado del Decreto 171/92 el cual derogó el régimen de cesión obligatoria de reaseguros y disolvió el INdeR, lo cual brinda a las sociedades de seguros locales la posibilidad de asegurar en otras compañías reaseguradoras locales o en el extranjero.

En lo que respecta al establecimiento y funcionamiento de compañías aseguradoras en la plaza argentina, la Ley 20.091 que regula la actividad de los aseguradores y su control, establece condiciones de igualdad entre empresas nacionales y sucursales extranjeras, en la medida en que exista radicación de capital de riesgo en el territorio nacional y reciprocidad para con nuestras empresas instaladas en el país del domicilio de la casa matriz. Ello en tanto se hallen autorizadas por la autoridad de control para ejercer la actividad aseguradora.

La excepción a dicha igualdad de tratamiento está dada en los artículos 3 y 4 de la Ley 12.988, según la cual las personas, bienes cosas, muebles e inmuebles, semovientes, responsabilidad o daños dependientes, de propiedad y/o utilizados por la Nación, las provincias, las municipalidades, entidades autárquicas o por personas físicas o jurídicas que exploten concesiones, permisos o tengan franquicias exenciones o privilegios de cualquier índole, en virtud de leyes o disposiciones de autoridades de la Nación, las provincias o las municipalidades, toda clase de bienes que entren al país, cualquiera que sea la forma, cuyo riesgo de transporte a la República sea por cuenta de quien lo reciba, así como los seguros de los bienes que salgan del país, cualquiera que sea la forma, cuyo riesgo de transporte al extranjero sea por cuenta de quien lo remita, deben cubrirse exclusivamente en compañías argentinas de seguros.

Se hace notar que por la Resolución Nº 25.281/97 de la Superintendencia de Seguros, modificada por la Resolución Nº 27894/2000, se autoriza con carácter general, uniforme y obligatorio los elementos contractuales referidos al seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viaje internacional por los territorios

de los países del cono sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) -daños causados a personas y cosas transportadas o no, con excepción de la carga transportada, y, asimismo, se autoriza con carácter general, uniforme y obligatorio el certificado de póliza.

República de Bolivia

En Bolivia el contrato de seguro se encuentra regulado en el Código de Comercio. En la Ley de entidades aseguradoras, aprobada por el Decreto-ley 15.516/78 se incluye la prohibición de contratar seguros en el extranjero sobre intereses nacionales, ya que se prohíbe tomar seguros directos en el exterior del país, debiendo contratarse los mismos con entidades aseguradoras nacionales o extranjeras autorizadas para operar en Bolivia cuando se trate de seguros de personas o de seguros generales. En los seguros de personas cuando los asegurados tengan su domicilio en Bolivia al tiempo de celebrarse el contrato, y en los seguros generales en los siguientes supuestos: en los seguros de bienes que se transporten dentro del territorio boliviano o de este al extranjero y viceversa, en los dos últimos casos, cuando los riesgos corran a cargo de personas domiciliadas en el país; en los seguro de crédito, cauciones y fianzas cuando el riesgo está sujeto a la legislación boliviana; en los seguros de naves y de vehículos matriculados en el país, y en los seguros de bienes e intereses situados en el territorio o en jurisdicción bolivianos. Los bienes e intereses del Estado deben asegurarse en entidades autorizadas a operar en el país.

Con relación a la inversión de capital extranjero en el sector de los seguros, es menester recurrir a las disposiciones generales contenidas en el Decreto Supremo 21.060/85, en donde se establece la igualdad de tratamiento entre las inversiones extranjeras y las de inversiones nacionales en Bolivia con la sola diferencia de un capital inicial determinado para inversores extranjeros. Dicha participación del capital extranjero puede darse mediante la constitución de filiales o el establecimiento de sucursales, o a través de la adquisición de participaciones en el capital de una empresa local de seguros existente.

Se considera extranjera tanto a la entidad constituida fuera de Bolivia, cuanto a aquella constituida en el país, pero en la cual la participación directa o indirecta en el capital por parte de inversionista extranjeros (personas naturales o jurídicas) sea mayor al cuarenta y nueve por ciento (49%) y que tal proporción se refleje en la dirección administrativa, técnica, financiera y comercial de la empresa.

Las sociedades constituidas en el extranjero que quieran establecer sucursales en Bolivia, deber requerir autorización de la Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros, previo cumplimiento de las condiciones requeridas por la ley a los aseguradores constituidos en el país, y siempre que exista reciprocidad con el país de origen, para lo cual se tendrá en cuenta los convenios internacionales suscriptos por Bolivia.

Las sucursales extranjeras podrán abrir oficinas en el interior del país, previa autorización de la Superintendencia. Para dicha autorización se tendrá en cuenta la conveniencia económica del país, las necesidades específicas del mercado nacional de seguros, las garantías financieras ofrecidas, las perspectivas y características del proyecto, la idoneidad, honorabilidad y solvencia económica de la sociedad extranjera y el cumplimiento de las condiciones y requisitos exigidos por la ley.

República Federativa del Brasil

En Brasil, tanto el contrato de seguro, como el ejercicio de la actividad aseguradora son regidos por el Decreto Ley 73 del 21 de noviembre de 1966, (modificado por los Decretos leyes 168 del 15 de febrero de 1967 y 296 del 28 de febrero de 1967) reglamentado por el decreto 60.459 del 13 de marzo de 1967, por las disposiciones específicas de los Códigos Civil y Comercial y por las normas emitidas por los organismos del Sistema Nacional de Seguros Privados (el Conselho Nacional de Seguros Privados, la Superintendencia de Seguros Privados y el Instituto de Resseguros do Brasil.

En primer lugar, en cuanto a la adquisición de seguros o reaseguros en el exterior, la posibilidad queda limitada a los riesgos para los cuales no se encuentre cobertura en Brasil o que no convengan a los intereses nacionales. Y aun en estos supuestos, la colocación del seguro o del reaseguro en el exterior será hecha exclusivamente por intermedio del Instituto de Resseguros do Brasil. Además compete al I.R.B. aceptar reaseguros obligatorios o facultativos del país o del exterior, así como retener el seguro aceptado en su totalidad o en parte.

Con relación al ejercicio de la actividad aseguradora en la plaza brasileña, en la Constitución Federal de 1988 se estableció que las compañías de seguros requieren de una autorización gubernamental previa para funcionar y que la participación del capital extranjero en tales compañías será reglamentada por una ley complementaria, teniendo en cuenta especialmente los intereses nacionales y los acuerdos internacionales suscriptos por Brasil. Dicha ley no ha sido sancionada.

En cuanto al ejercicio en Brasil de la actividad aseguradora por parte de sociedades de seguros extranjeras, la misma se encuentra condicionada a la igualdad de condiciones en el país de origen de las empresas o firmas extranjeras para con las sociedades brasileñas que allí decidieran establecerse. Incluso se aplican a las sociedades de seguros extranjeras autorizadas a operar en el país, las mismas prohibiciones y restricciones equivalentes a aquellas en vigor en el país de la sociedad matriz, para las sociedades brasileñas allí instaladas.

En relación con los reaseguros, el ejercicio de la actividad reaseguradora constituye un monopolio del Instituto de Resseguros do Brasil.

República de Colombia

A través de los Decretos Nros. 171/2001, 174/2001 y 175/2001 se reglamenta, respectivamente:
a) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera;
b) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial; y
c) la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto.

En los referidos cuerpos normativos se establece la obligatoriedad del seguro, de conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, en cuanto a la contratación con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, respecto de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y

extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, conforme a lo siguiente:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte
b) Incapacidad permanente
c) Incapacidad temporal
d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona
b) Daños a bienes de terceros
c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

La vigencia de los seguros será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.

En lo que respecta al transporte de cargas, el Decreto N° 173/ 2001, reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, previéndose asimismo en dicha norma - de conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio con relación a , las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga la contratación por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, de un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

Asimismo, también está previsto que las empresas de transporte puedan constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejerceré la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

República de Chile.

En Chile, las normativas en materia de seguros está contenidas en el Decreto con Fuerza de Ley 251/31, con las modificaciones introducidas especialmente por la Ley 18.660 y 19.301.

En lo relativo a la contratación de seguros en el extranjero, se admite que cualquier persona natural o jurídica podrá contratar libremente en el extranjero toda clase de seguros, con excepción de los considerados obligatorios por ley. La contratación de seguros con compañías no establecidas en el país estará gravada con los mismos tributos que puedan afectar a los seguros contratados en compañías nacionales.

Las cuestiones litigiosas que se susciten con motivos de los contratos de seguros directos o reaseguros, serán sometidos a la jurisdicción chilena.

En cuanto al ejercicio de operaciones de seguros en la plaza chilena por parte de empresas extranjeras, en el decreto citado se prohíbe que las compañías aseguradoras extranjeras ofrezcan o contraten seguros en Chile, sea directamente o a través de intermediarios. Para ejercer lícitamente la actividad aseguradora en la plaza chilena es menester que la empresa extranjera instale una representación permanente en la República Cualquier persona natural o jurídica puede constituir una compañía nacional de seguros o reaseguros, independientemente de cual sea el origen de los accionistas.

El único requisito que se deberá cumplir es que los fondos que se destinen a tal fin respeten las normativas en materia de cambios internacionales, lo cual implica que el ingreso del capital deberá ser realizado al amparo de alguno de los dos mecanismos vigentes en materia de inversión extranjera. No existe en la normativa disposición alguna que resulte contraria a la inversión extranjera directa en el sector o mediante la adquisición de participaciones en empresas aseguradoras locales, ni definición específica de entidad extranjera, ni habilitaciones o régimen de control específico para las empresas extranjeras, por lo que puede afirmarse la igualdad de trato legal de las sociedades de seguros naciones y extranjeras, quedan estas últimas sometidas en lo referente a los requisitos de autorización, funcionamiento y fiscalización por parte de la Superintendencia de Seguros y Valores y a la normativa vigente.

En cuanto a la actividad reaseguradora, se exige a las entidades extranjeras su inscripción en el "Registro de Reeaseguradores Extranjeros" que lleva la Superintendencia de Valores y Seguros.

República de Ecuador

La Ley General de Seguros y su Reglamento General, regulan la constitución, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las personas jurídicas y las operaciones y actividades de las personas naturales que integran el sistema de seguro privado.

En el Código de Comercio, el CAPITULO II, SECCION IV, está referido al seguro de transporte terrestre, conforme lo establecido en el Decreto Supremo No. 1147, publicado en Registro Oficial 123 de 7 de Diciembre de 1963.

En el mismo se definen los elementos que debe contener la póliza de seguro de transporte terrestre:

1.- El nombre del porteador y su domicilio;

2.- La forma como debe hacerse el transporte;

3.- La indicación del lugar donde deben ser recibidos los objetos asegurados para la carga, y el lugar donde ha de hacerse la entrega, es decir, el trayecto asegurado;

4.- La calidad específica de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y las marcas que tuvieren.

La responsabilidad del asegurador principia desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de las mismas al destino indicado en la póliza.

El asegurador obtiene la prima desde el momento en que los riesgos empiezan a correr por su cuenta, y responde de los daños causados por culpa o dolo de los encargados de la recepción, transporte o entrega de los objetos asegurados, sin perjuicio de la acción subrogatoria a que tiene derecho.

El seguro de transporte comprende todos los riesgos inherentes al transporte terrestre, pero el asegurador no está obligado a responder por los deterioros causados por el transcurso del tiempo, ni por los riesgos expresamente excluídos en el contrato.

En el monto asegurado se puede incluir, para efectos de la indemnización, además del costo de las mercaderías en el lugar de destino, un porcentaje adicional por concepto de lucro cesante.

Las reservas técnicas que están obligadas a constituir las empresas de seguros y compañías de reaseguros están reguladas por el Art. 21 de la Ley General de Seguros, y el Capítulo Quinto del Reglamento General y por resoluciones complementarias. Las inversiones de las reservas técnicas, capital y reserva legal se sujetan a lo dispuesto en los artículos 23 y 24 de Ley General de Seguros y Capítulo Séptimo del Reglamento General.

La contratación de reaseguros se rige por las disposiciones contempladas en el Art. 27 de la Ley General de Seguros, en el Capítulo Noveno del Reglamento General y normativa complementaria.

República del Paraguay

En Paraguay el contrato de seguro en sus diversas especies y el contrato de reaseguro se encuentran regulados en el Código Civil sancionado como Ley 1183 y en la Ley de Seguros 827 del 12 de febrero de 1996. Se trata de normas materiales aplicables a aquellos contratos se de seguros que, conforme a las normas de conflicto del Tribunal con competencia internacional, se rigen por el derecho paraguayo. No contiene norma de conflicto específicas en materia de seguros. En tales circunstancias frente a contratos multinacionales de seguros, hay que acudir a las disposiciones generales del Código Civil paraguayo, en cuyo artículo 17 se dispone que los derechos de crédito se reputan situados en el lugar donde la obligación debe cumplirse. Si este no pudiere determinarse se reputan situados en el domicilio que en aquel momento tenga constituido el deudor. Es decir que la norma de conflicto paraguaya citada indica como aplicable al contrato de seguro, el derecho del domicilio de la compañía aseguradora.

No obstante ello, son pocas las situaciones en que tal norma de conflicto se vuelve aplicable, por cuanto , con excepción de lo dispuesto por los tratados internacionales ratificados por Paraguay, en el Artículo 125 de la Ley 827 se prohíbe la contratación de seguros o de reaseguros en plazas extranjeras sobre riesgos paraguayos.

En cuanto al ejercicio de la actividad aseguradora o reaseguradora en Paraguay por parte de entidades extranjeras, en la ley 827 se establecen condiciones de igualdad para las sociedades nacionales extranjeras, siempre que hayan sido autorizadas para operar por la Superintendencia de Seguros, debiendo reunir la sociedad extranjera determinadas condiciones generales exigidas a las sociedades anónimas constituidas en el país.

República del Perú

De conformidad a lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, identificada con el N° 27.181, todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República, debe contar con una póliza vigente de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de transito. Ello sin perjuicio de la obligación de contar con los seguros especiales que se establezcan en los reglamentos correspondientes para el transporte público, de acuerdo a la naturaleza del servicio[561].

El incumplimiento de contar y mantener los seguros vigentes, inhabilita a la unidad vehicular a transitar por las vías del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, sin perjuicio de las demás sanciones que se establecen en el reglamento nacional, que deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio[562].

En el Artículo 23 se identifica el contenido de los Reglamentos necesarios para la implementación de la ley, entre los que se menciona al Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, comprensivo de las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil de los conductores, propietarios y prestadores de servicios de transporte. Asimismo fija el régimen y características del seguro obligatorio.

En función de ello, se dictó el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. En el mismo se establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de transito causados por vehículos automotores se regula por el Código Civil.

El conductor, el propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados[563].

Los remolques acoplados, y otros similares que carezcan de propulsión propia, estarán comprendidos en el seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo automotor[564].

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidentes de tránsito[565].

---

[561] Ley N° 27.181, Artículo 30
[562] Ley N° 27.181, Artículo 31
[563] Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, .Artículo 2°
[564] Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, Artículo 3°
[565] Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito , Artículo 4°

En el Reglamento se incluyen las siguientes definiciones[566]:

Accidentes de tránsito: Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta.

Vehículo automotor: aquel que se desplaza por vías de uso público terrestres con propulsión propia.

Vehículo no automotor: aquel que no cuenta con poropulsión propia tal como remolque, acoplado, casa rodante, que circula por la vía de uso público, arrastrado por un vehículo automotor o vehículo menor no motorizado u otro similar.

Compañía de seguros: Empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros que otorga la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Vías de uso público: carretera, camino o calle abierta al tránsito de peatones y vehículos automotores.

La obligación de contratar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito recae sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. Se presume como propietario a quien se hallare inscripto en la tarjeta de identificación vehicular o en la tarjeta de propiedad del vehículo. Asimismo, se consideran tomadores del seguro al propietario o a quiénes se les hubiese transferido la propiedad del vehículo o el tercero con interés asegurable. Estos podrán contratar adicionalmente una póliza de seguro por daños materiales y personales resultantes de un accidente de tránsito por daños no cubiertos por la póliza prevista en el Reglamento.[567]

Paralelamente a lo señalado precedentemente, se deberán contratar los seguros especiales que establezcan los Reglamentos correspondientes, según la naturaleza del servicio de que se trate.

De conformidad al REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES[568], es obligatorio la contratación del seguro de accidentes personales de pasajeros, tripulantes y de terceros, para la prestación de los servicios públicos de transportes terrestre[569].

Los montos asegurables, límites y demás características de los seguros obligatorios se establecen en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito[570]. Cuando en la prestación del servicio de transporte terrestre se produzcan accidentes e incidentes con daños personales, la permisionaria, concesionaria o transportista autorizado, deberá prestar los primeros

[566] Decreto Supremo N° 024-2002-MTC Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, Artículo 5°. Por el Decreto Supremo N° 031-2002-MTC, en el Artículo 7°, relativo a la aplicación progresiva del seguro de accidente de transito, se dispone que en tanto no efectúen la contratación o adecuación de dicho seguro, los concesionarios de servicio público de transporte interprovincial de pasajeros por carretera en ómnibus y de transporte urbano e interurbano, deberán mantener los seguros de accidentes personales a que se refieren los artículos 35, 36 y 37 del Decreto Supremo N° 05-95-MTC y 24 y 25 del Decreto Supremo N° 12-95-MTC, respectivamente.
[567] Decreto Supremo N° 024-2002-MTC Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, Artículos 7° y 9°.
[568] Aprobado por el Decreto Supremo Nº 040-2001-MTC
[569] REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES, Artículo 70
[570] REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES, Articulo 71

auxilios y dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho, bajo responsabilidad y utilizando la vía más rápida, presentará a la Autoridad competente el Informe Preliminar del accidente[571].

En materia de transporte de mercaderías, hay que referirse a lo reglado en los Artículos 423 y siguientes del Código de Comercio, en cuanto los riesgos derivados del transporte, respecto de todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre.

Además de los requisitos generales de la póliza[572] la de seguro de transporte contendrá los siguientes: 1) La empresa o persona que se encargue del transporte. 2) Las calidades específicas de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieren. 3) La designación del punto en donde se hubieren de recibir los géneros asegurados y del que se haya de hacer la entrega.

Podrán asegurar, no sólo los dueños de las mercaderías transportadas, sino todos los que tengan interés y responsabilidad en su conservación, expresando en la póliza el concepto en que contratan el seguro.

El contrato de seguro de transportes comprenderá toda clase de riesgos, sea cualquiera la causa que lo origine; pero el asegurador no responderá de los deterioros originados por vicio propio de la cosa o por transcurso del tiempo, salvo pacto en contrario. En tales casos, el asegurador justificará judicialmente el estado de las mercaderías aseguradas, dentro de las veinticuatro horas siguiente a su llegada al lugar en que deban entregarse.

Sin esta justificación no será admisible la excepción que proponga para eximirse de su responsabilidad como asegurador.

Los aseguradores se subrogarán en los derechos de los asegurados, para repetir contra los porteadores los daños de que fueren responsables, con arreglo a las prescripciones del Código.

República Oriental del Uruguay

En Uruguay en la ley 3935 se había declarado el monopolio del Estado al contrato de seguro, por lo que todos los intereses asegurables de jurisdicción uruguaya debían ser asegurados en el Banco de Seguros del Estado. Pero a partir de la sanción de la Ley 16.426 en 1993, la situación cambió radicalmente por cuanto se declaró libre la elección de las empresas aseguradoras para la celebración de seguros sobre todos los riesgos en las condiciones determinadas por la ley, derogándose todas las disposiciones que establecían monopolios a favor del Estado. Sin perjuicio de ello continua siendo monopolio estatal, los contratos de seguros que celebran las personas públicas estatales y los relativos a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

---

[571] **REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES, Articulo 72**

[572] **Código de Comercio: Artículo 378.- La póliza del contrato de seguro debe contener: 1) Los nombres del asegurador y asegurado; 2) El concepto en el cual se asegura; 3) La designación y situación de los objetos asegurados, y las indicaciones que sean necesarias para determinar la naturaleza de los riesgos; 4) La suma en que se valúen los objetos de seguro; descomponiéndola en sumas parciales, según las diferentes clases de los objetos; 5) La cuota o prima que se obligue a satisfacer el asegurado, la firma y el monto de pago y el lugar en que deba verificarse; 6) La duración del seguro; 7) El día y la hora desde que comienzan los efectos del contrato; 8) Los seguros ya existentes sobre los mismos objetos; 9) Los demás pactos en que hubieren convenido los contratantes.**

Es de destacar que la desmonopolización del mercado asegurador local no significa la libertad de contratar seguros en el extranjero sobre riesgos que puedan acaecer en territorio uruguayo, con dos importantes excepciones: cuando se trate de seguros relativos al transporte y comercio internacionales o cuando así lo dispongan los acuerdos internacionales celebrados por Uruguay, en cuyo caso, la contratación de seguros en el extranjero sobre intereses asegurables de jurisdicción uruguaya es lícito.

En cambio, las entidades aseguradoras instaladas en Uruguay pueden contratar reaseguros en plazas extranjeras. Además en la ley 16426, se contempla la posibilidad de autorizar que entes extranjeros desarrollen dichas actividades en la plaza uruguaya, en tanto se instalen en el país y sean autorizados por la autoridad competente.

Asimismo la legislación uruguaya establece condiciones de igualdad entre empresas nacionales y sucursales extranjeras, debiendo sujetarse a las disposiciones de la Ley 16.426, al Decreto 354/94, y a las normas generales e instrucciones particulares que dicte el Banco Central del Uruguay o de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

República Bolivariana de Venezuela

A través del Decreto Ley N° 1.505/2001 se regula el contrato de seguro en sus distintas modalidades.

Es aquél en virtud del cual una empresa de seguros, a cambio de una prima, asume las consecuencias de riesgos ajenos, que no se produzcan por acontecimientos que dependan enteramente de la voluntad del beneficiario, comprometiéndose a indemnizar, dentro de los límites pactados el daño producido al tomador, al asegurado o al beneficiario, o a pagar un capital, una renta u otras prestaciones convenidas, todo subordinado a la ocurrencia de un evento denominado siniestro, cubierto por una póliza.

Las disposiciones del contrato de seguro se aplicarán a los convenios mediante los cuales una persona se obliga a prestar un servicio o a pagar una cantidad de dinero en caso de que ocurra un acontecimiento futuro e incierto y que no dependa exclusivamente de la voluntad del beneficiario a cambio de una contraprestación, siempre que no exista una ley especial que los regule. El contrato de seguro puede cubrir toda clase riesgos si existe interés asegurable; salvo prohibición expresa de la ley.

El contrato de seguro –cuando sea necesario- se interpretará conforme a los siguientes principios:

1. Se presumirá que el contrato de seguro ha sido celebrado de buena fe.

2. Las relaciones derivadas del contrato de seguro se rigen por el decreto ley y por las disposiciones que convengan las partes a falta de disposición expresa o cuando la ley señale que una determinada disposición no es de carácter imperativa. En caso de duda se aplicará la analogía y cuando no sea posible aplicarla el intérprete recurrirá a la costumbre, a los usos y a la práctica generalmente observados en el mercado asegurador venezolano. Sólo se acudirá a las normas de derecho civil, cuando no exista disposición expresa en la ley o en la costumbre mercantil.

3. Los hechos de los contratantes, anteriores, coetáneos y subsiguientes a la

celebración de contrato, que tengan relación con lo que se discute, serán la mejor explicación de la intención de las partes al tiempo de celebrarse la convención.

4. Cuando una cláusula sea ambigua u oscura se interpretará a favor del tomador, del asegurado o del beneficiario.

5. Las cláusulas que importe la caducidad de derechos del tomador, del asegurado o del beneficiario, deben ser de interpretación restrictiva, a menos que la interpretación extensiva beneficie al tomador, al asegurado o al beneficiario.

Es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio, de buena fe y de ejecución sucesiva.

Son partes del contrato de seguro:

1. La empresa de seguros o asegurador, es decir, la persona que asume los riesgos. Sólo las empresas de seguros autorizadas de acuerdo con la ley que rige la materia pueden actuar como asegurador.

2. El tomador, o sea, la persona que obrando por cuenta propia o ajena, traslada los riesgos.

Además de las partes señaladas podrán existir: el asegurado, persona que en sí misma, en sus bienes o en sus intereses económicos está expuesta al riesgo; y el beneficiario, aquél en cuyo favor se ha establecido la indemnización que pagará la empresa de seguros. El tomador, el asegurado o el beneficiario pueden ser o no la misma persona.

Todo contrato de seguro estará sometido a las autorizaciones de la Superintendencia de Seguros, en los términos previstos en la ley que rige la actividad aseguradora.

Todo interés legítimo en que no se materialice un riesgo, que sea susceptible de valoración económica, puede ser causa de un contrato de seguros. Pueden asegurarse las personas y los bienes lícitos del comercio en cuya conservación tenga el beneficiario un interés pecuniario legitimo.

El contrato de seguro y sus modificaciones se perfeccionan con el simple consentimiento de las partes.

La empresa de seguros está obligada a entregar al tomador, en él momento de la celebración del contrato, la póliza, o al menos, el documento de cobertura provisional, el cuadro recibo o recibo de prima. Deberá suministrar la póliza al tomador dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la entrega de la cobertura provisional.

Será prueba del contrato de seguro a falta de entrega de la póliza por parte de la empresa de seguro el recibo de prima, cuadro recibo o cuadro de póliza.

El *seguro de transporte terrestre* es aquél mediante el cual la empresa de seguros se obliga, dentro de los límites establecidos por la ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir los bienes asegurados, desde el momento que salen del lugar de origen hasta que lleguen a su destino final.

En el caso de que el viaje se efectúe utilizando diversos medios de transporte, y no

pueda determinarse el momento en que se produjo el siniestro, se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje por este medio constituye la travesía más larga del mismo.

En caso de que el transporte terrestre sea accesorio de un transporte marítimo se aplicarán a todo el transporte las normas del seguro marítimo. En caso de que el transporte terrestre sea accesorio de uno aéreo, se aplicarán las normas del decreto ley a falta de disposición especial preferente.

El seguro de transporte terrestre puede contratarse por un solo viaje o por los viajes que se realicen dentro de un período determinado. En cualquier caso, la empresa de seguros indemnizará, de acuerdo con lo contenido en el contrato de seguro, los daños que sean consecuencia de siniestros acaecidos durante el plazo de vigencia del contrato, aunque sus efectos se manifiesten con posterioridad, pero siempre dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de su expiración.

La empresa de seguros no responderá por el daño derivado de la naturaleza intrínseca o vicios propios de las mercancías transportadas.

La cobertura del seguro comprenderá el depósito transitorio de las mercancías y de la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje cuando se deban a incidencias propias del transporte asegurado y no hayan sido causados por algunos de los acontecimientos excluidos del seguro, salvo pacto expreso en contrario.

La póliza podrá establecer un plazo máximo y transcurrido éste sin reanudarse el transporte, cesará la cobertura del seguro.

La empresa de seguros indemnizará los gastos de salvamento que fueran necesarios para evitar que se agrave el daño o para enviar a su destino los objetos transportados.

En caso de pérdida total del vehículo el asegurado podrá abandonarlo a la empresa de seguros, si así se hubiese pactado, siempre que se observen los plazos y los demás requisitos establecidos por la póliza.

La empresa de seguros se subrogará una vez pagada la indemnización en las acciones que tenga el beneficiario en contra de los porteadores, por los daños de los que éstos fueren responsables.

Salvo lo dispuesto en leyes especiales, las acciones derivadas del contrato de seguro prescriben a los tres (3) años contados a partir del siniestro que dio nacimiento a la obligación.

Conclusiones.

- El fenómeno de la integración en Latinoamérica hizo nacer distintos ordenamientos jurídicos de carácter internacional. Los procesos dados en los

[573] **Decreto Ley N° 1.505/2001, Artículo 108**
[574] **Decreto Ley N° 1.505/2001, Artículo 90.**
[575] **GOROSITO ZULUAGA, Ricardo "Proyecto de armonización de normas de transporte terrestre en América del Sur." ALADI/SEC/Estudio 137, 04/09/2001.**
[576] **A.T.I.T., Artículo 29, 2 .**
[577] **Decisión del CMC N° 4/2000, que revoca la Decisión del CONSEJO DEL MERCADO COMÚN N° 5/93**

diferentes esquemas de integración, (llámense ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN, MERCADO COMÚN DEL SUR O COMUNIDAD ANDINA), no han sido del todo homogéneos. En el Cono Sur, el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T.), inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme con los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980, contiene disposiciones de una mayor rigidez y con caracteres proteccionistas, comparativamente con lo que se desprende de lo normado en la Comunidad Andina.

- Hay países (Bolivia y Perú) que participan de ambos bloques, si bien en sus relaciones bilaterales extra bloque, se han volcado a un encuadramiento en el marco del A.T.I.T. Asimismo, en la mayoría de los casos, en ambas subregiones se privilegia el acuerdo bilateral, el cual tiene suma efectividad práctica, en cuanto al establecimiento de pautas operativas que tienen aplicación con un alto grado de inmediatez.
- Ambos regímenes normativos –A.T.I.T. y CAN- presentan principios *concurrentes* y *discordantes*. Entre los primeros, pueden mencionarse, entre otros: a) el acceso al ejercicio del transporte internacional por empresas autorizadas y con vehículos autorizados; b) el desarrollo de la operación mediante la habilitación de rutas y pasos de frontera; c) el reconocimiento de los documentos emitidos por los estados signatarios: Licencias de conducción, autorizaciones a los transportadores, habilitación de vehículos hechas por el país de origen, reconocimiento de la idoneidad de la empresa por un país de origen; d) la aplicación de la legislación nacional para la circulación de los vehículos y los actos de la tripulación; e) la determinación de la responsabilidad, lo que se refiere a regulaciones similares de la responsabilidad del transportista por la carga transportada; e) los aspectos migratorios que contempla el libre ingreso de tripulantes y vehículos durante la operación del tránsito aduanero.
- Entre los segundos se han señalado, entre otros: a) en el Pacto Andino se permiten tráficos bilaterales o multilaterales entre países distintos de su nacionalidad, y en el Cono Sur se aplica el principio de la justa compensación para el país transitado; b) el tránsito internacional implica acuerdos previos en el Cono Sur; en el Acuerdo de Cartagena hay libertad de tránsito; c) en el Cono Sur las empresas deben ser propietarias de los vehículos o estar bajo arrendamiento mercantil (leasing); d) hay divergencias en cuanto a los procedimientos de tránsito aduanero a pesar de su similitud: en el Cono sur las garantías no son onerosas, mientras que en Acuerdo de Cartagena se garantiza con el propio vehículo u otra garantía a satisfacción de las autoridades, la responsabilidad por el tránsito aduanero.
- El Mercado Común del Sur (MERCOSUR), en todo su período de desenvolvimiento, resultó en la práctica, un foro de discusión en cuanto al tratamiento de grandes temas de fondo, así como de pautas programáticas y de planificación específicas, que en la mayoría de los casos aun no ha tenido una visualización concreta. Tanto es así, que desde el punto de vista de

---

[578] GOROSITO ZULUAGA, Ricardo "Proyecto de armonización de normas de transporte terrestre en América del Sur." ALADI/SEC/Estudio 137, 04/09/2001.
[579] X Reunión del CMC, celebrada en junio de 1996, CMC X/Acta nº 1/96,
[580] PEROTTI, Alejandro Daniel "La experiencia argentina en la solucion de controversias en el MERCOSUR"; Periodico economico tributario, 15 de abril de 2002

[581] BIDART CAMPOS, Germán y ALBANESE, Susana, "Derecho Internacional, Derechos Humanos y Derecho Comunitario", Ed. EDIAR, Buenos Aires, 1998,Pág. 75. En el pie de página, se cita a Lorenzo M. Bujosa Vadell,en su artículo "La eficacia de las sentencias del Tribunal Europeo de Derechos Humanos" publicado en La Ley, el 9/2/98.

operación de servicios, los mismos se vienen desarrollando sobre la base de lo establecido en el A.T.I.T. que para el caso, ha resultado ser un instrumento de significativa ejecutividad, puesta de manifiesto a través de sucesivos acuerdos logrados en reuniones bilaterales, que inmediatamente fueron aplicados.

- En los trabajos efectuados por organismos técnicos, así como también en las reuniones de ministros se han planteado soluciones diferentes para los temas comunes, ya que por una parte se propuso la preparación de un convenio para toda la América del Sur que sustituya las normas vigentes y abarque todos los aspectos relevantes de las operaciones, propiciándose incluso superar los aspectos más rígidos que presenta el A.T.I.T., y, además, integrando la variable tecnológica en los controles aduaneros y de procedimiento, mientras que en otro sentido, la tendencia estuvo referida a mantener los acuerdos vigentes, promoviendo mecanismos de articulación que permitan el libre flujo de transporte entre ambas partes, con tráficos sujetos a la correspondiente normativa subregional aplicable.
- La postura de quiénes propician la alternativa de un norma única no parece de fácil concreción, habida cuenta las realidades diferentes que se pueden apreciar en ambas subregiones, y la desfavorable incidencia que genera la significativa extensión del espacio físico.
- En cambio, resulta una alternativa más probable la referida a la articulación de los sistemas vigentes, partiendo del hecho de que se reconozca la validez de los cuerpos normativos de ambas subregiones, pero promoviendo la armonización en aquellos aspectos que puedan resultar relevantes para alguna operación coordinada del transporte terrestre.
- En general, toda la normativa que rige la actividad del transporte por carretera en el ámbito de las distintas regiones de América del Sur, desde un punto de vista técnico, y salvo algunas excepciones, evidencian un grado de precisión y completividad de alta significación en el escenario jurídico continental. En virtud de ello es posible afirmar –a riesgo de caer en algún equívoco- que aquellos que han pergeñado su redacción, han previsto las materias, situaciones y supuestos que necesariamente debían ser reglados, buscando inclusive las alternativas más idóneas en orden a procurar la seguridad jurídica para los transportadores, y para aquellos que hacen uso de las prestaciones.
- En cambio si se analiza la cuestión desde un punto de vista sustancial, aparecen controversias por cuanto en el ATIT se aprecia un mayor grado de rigidez que en la CAN, en cuanto a la operación y desenvolvimiento del sistema de transporte carretero.
- Así, en materia de transporte de pasajeros la normativa de la CAN incorpora, a diferencia del ATIT, que en cambio no la contempla, el concepto de “quinta libertad”, que es definida como el derecho a embarcar pasajeros en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país también distinto del de la nacionalidad del transportista.
- La normativa aplicable en la región en materia de transporte de pasajeros, tanto en el seno de la CAN como la referida a los países incluidos en el Cono Sur y el MERCOSUR, no plantea dificultades a la fluidez del transporte internacional. En todos los casos los países miembros decidieron homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.
- Expresamente, la normativa aplicable consagra la obligatoriedad de realizar los viajes de transporte de pasajeros sin trasbordo y la posibilidad, en el caso del transporte de carga, de realizarlo en idénticas condiciones, bajo la modalidad de transito aduanero. De esta forma, el trasbordo en la frontera será la

resultante de prácticas operativas del comercio internacional carretero y nunca de imposiciones normativas o coactivas.

- No obstante lo señalado, el marco legal aplicable no muestra un acabado cumplimientos por parte de los países de la región (trasbordo coactivo en la frontera de Colombia – Ecuador, trasbordo normativo y preventivo en la frontera Colombia – Venezuela, exigencia de nacionalizar la mercadería de importación en la primera aduana de ingreso al territorio en Uruguay, Perú y en menor medida Chile).
- Asimismo, otro rasgo distintivo de la normativa de la CAN, es la posibilidad de habilitar vehículos de terceros para el servicio internacional de cargas o pasajeros, además de aquellos que sean de propiedad de la empresa permisionaria o hubiesen sido tomados por ésta mediante contrato de leasing. En el MERCOSUR la utilización de fleteros es usual pero éstos deben ser, a su vez, empresas habilitadas para el transporte internacional.
- Una cuestión pendiente en el ámbito del MERCOSUR –a diferencia de la Comunidad Andina- los constituye la regulación referida al contrato de transporte y al régimen de responsabilidad civil, y, en su caso, su respectivo límite. Dicha materia se encuentra incluida entre los temas que aun se encuentran en análisis, para el período 2000-2005. El sector privado de la región ha puesto de manifiesto la opción de contratar una póliza de seguro adicional a segundo riesgo en los distintos países integrantes del acuerdo, que complemente la póliza única de seguro obligatorio internacional de responsabilidad civil, contratado en el país del que es originaria la empresa, conforme a la normativa vigente.
- La mencionada cuestión no se encuentra resuelta en el Cono Sur y que tiene importante derivaciones, especialmente en los casos de accidentes, cuando la cobertura aseguradora prevista en la normativa internacional no contempla convenientemente las coberturas adecuadas ante la ocurrencia de siniestros calificados como catástrofe, dado que en el Anexo III del A.T.I.T., en el Artículo 5°, con respecto a las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas, por ejemplo, en el caso de responsabilidad civil por daño a pasajeros, el monto previsto en caso de acontecimiento (catástrofe), no guarda relación respecto del previsto por cada persona (inciso b).
- En lo relativo al tema de los requisitos para acceder al carácter de transportista, en los distintos ordenamientos regionales -más allá de algunas diferencias conceptuales-, se estableció un umbral de ingreso para operar en el mercado del transporte. En el MERCOSUR está previsto para el transporte de mercancías, pero aún no fue internalizada por todos los países miembros. No obstante ello, en la mayoría de los casos se aplican las normas nacionales en materia de acceso a la profesión de transportista.
- Los recaudos establecidos a nivel nacional y aún los previstos en el MERCOSUR, no implican dificultad alguna para que las empresas puedan acceder a los permisos de prestación de servicios. Los requisitos en materia de idoneidad, profesionalidad y solvencia, son mínimos.
- Asimismo, los instrumentos constitucionales de los distintos países, en mayor o menor medida, señalan la importancia de las relaciones internacionales, así como también la necesidad de promover acciones integradoras, la búsqueda de puntos de acuerdo que permitan una adecuada convivencia, desechando la hipótesis de conflicto y buscando una salida pacífica a toda controversia.
- Además, en las distintas normativas regionales, se brinda especial atención al fenómeno fronterizo con el objeto de propender a que el tránsito terrestre por esa zona geográfica se desenvuelva de la forma más adecuada e idónea con el fin de facilitar –entre otras cuestiones de importancia- el desarrollo del comercio

internacional en las distintas regiones. En tal sentido en el ámbito de la COMUNIDAD ANDINA se definió una Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico de las denominadas Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), y la implementación de los Centros Nacionales y Binacionales de Atención en Frontera (CENAF y CEBAF), con el concepto de control binacional integrado.

- ✓ En lo que se refiere al MERCOSUR también se tuvo especial atención a las cuestiones fronterizas. El Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación de Comercio, denominado "Acuerdo de Recife", que persiguió la finalidad de establecer las medidas técnicas y operativas que regularán los controles integrados en frontera entre los países signatarios, define entre otros conceptos el de "área de control integrado", "país sede", "país limítrofe" y "punto de frontera", .mientras que por sucesivas resoluciones del GMC, desde 1991 se aprueba la "Nómina de Puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes" y se definen los organismos nacionales de control de cada país responsables de coordinar su implementación.
- ✓ Asimismo cabe citar -entre otros instrumentos jurídicos- el Primer Protocolo Adicional del Acuerdo de Recife, el "Programa de Asunción" sobre medidas de simplificación operacional de tramites de comercio exterior y de frontera y el "Acuerdo sobre Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados parte del MERCOSUR" que trata asuntos de naturaleza migratoria.
- ✓ A todo ello hay que agregar, -con relación a los países del Cono Sur-, lo establecido en los Anexos I y II del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre que tratan sobre los Aspectos Aduaneros y Migratorios, respectivamente, y lo que periódicamente se fue acordando bilateralmente por los países signatarios, en el marco del citado Acuerdo.
- ✓ Fuera de los bloque regionales, se han realizado esfuerzos bilaterales para avanzar en la integración de los controles fronterizos; tal es el caso de las vinculaciones bilaterales entre la República Argentina y las Repúblicas de Bolivia y Chile y el de las de Chile con Bolivia y Perú. En la actualidad se está realizando la prueba piloto de integración en los controles a los pasajeros en el Paso Cristo Redentor (CH - AR), y existen sendos proyectos de centros integrados de control y nuevo puente fronterizo en la frontera Bolivia – Argentina (Salvador Mazza – Yacuiba) y centro de control integrado entre Chile y Bolivia (Tambo Quemado).
- ✓ El tratamiento dado a nivel normativo a las cuestiones fronterizas, en el ámbito de la CAN, muestra un interesante grado de precisión en materia de controles integrados y de amplitud, al incorporar la política de desarrollo de zonas de frontera. Sin embargo, en la práctica, a pesar del tiempo transcurrido desde el dictado de las normas mencionadas, aún no se ha concluido la instalación de los CENAF en la totalidad de los pasos de frontera y en algunos casos los CENAF existentes no cumplen con la condición de reunir en un mismo ámbito a la totalidad de las autoridades de control que intervienen en el transporte internacional de bienes y personas. Asimismo, el desarrollo del primer CEBAF en la frontera de Perú – Bolivia, se encuentra en etapa de proyecto, al igual que el que se localizaría en la frontera de Perú – Ecuador (Aguas Verdes – Huaquillas).
- ✓ Al igual que en el ámbito de la CAN, en el MERCOSUR, si bien se han realizado avances significativos, el panorama de integración de los controles dista en mucho de las previsiones de los estados miembros. En muchos pasos de frontera – incluso en varios de los principales (Paso de los Libres – Uruguayana; Fray Bentos – Puerto Unzué; Iguazú – Foz de Iguazú; Clorinda – Puerto Falcón; Ciudad del Este – Foz de Iguazú, etc.) la integración de los controles es inexistente o parcial.

- ✓ Las actividades del comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquélla que mejor se adapte a sus necesidades y de marcos legales nacionales y regionales en materia de transporte internacional que las permitan.
- ➢ La temática vinculada con la integración y el desenvolvimiento de las zonas fronterizas, no ha sido objeto de un tratamiento homogéneo en las cartas constitucionales de los países de la región, si bien en los instrumentos con textos más recientes, dicha temática ha sido atendida con más detenimiento, lo cual se condice con la importancia que la misma alcanzó en las últimas décadas, sobre la base incluso, de las particularidades propias de cada uno de los países involucrados.
- ➢ El proceso de incorporación de acuerdos y reglamentaciones, resultó deficitario en el ámbito del MERCOSUR, no obstante lo establecido en la normativa aprobada en ficho foro regional, las pautas que se derivan de los principios básicos que rigen en materia de derecho internacional, y lo que muestran las normas constitucionales de algunos de los países miembros. Por otra parte, se advierte que dicha incorporación tampoco ha sido homogénea respecto de todos los países que integran dicho ámbito regional. Asimismo, la gran dificultad para la incorporación de la normativa Mercosur es la ausencia de plazos para materializar dicha incorporación, lo que atenta contra el deber de hacerlo en forma eficaz y oportuna.
- ➢ La normativa de la Comunidad Andina no requiere un procedimiento de internalización en el ordenamiento jurídico de cada uno de los países miembros, a fin de que genere efectos de tal naturaleza. Las normas andinas son de obligatorio e inmediato cumplimiento por los Países Miembros en todas sus instancias, tanto por los órganos de la Comunidad Andina, como por los particulares.
- ➢ En lo relativo a la solución de controversias, se puede advertir que las resoluciones que se adopten tienen el efecto de una “declaración virtual”, que en términos prácticos transmite una suerte de “esterilidad” del ordenamiento jurídico respecto a un supuesto de inobservancia de la normativa. Como ejemplo puede citarse el caso planteado por la República de Colombia (PROCESO 80-AI-2000), en contra de la República Bolivariana de Venezuela, alegando incumplimiento de las obligaciones derivadas del Ordenamiento Jurídico de la Comunidad Andina. El Tribunal, resolvió declarar el incumplimiento de la República Bolivariana de Venezuela, del lo establecido en el Tratado de Creación del Tribunal y en el Acuerdo de Cartagena sobre el Programa de Liberación, y en función de ello, requirió del Gobierno del mencionado País Miembro, la inmediata eliminación de la medida restrictiva aplicada, no previéndose medida alguna respecto del cumplimiento de dicha resolución. No obstante ello, existe un principio según el cual las sentencias internacionales, aunque formalmente se reputen meramente declarativas, son intrínsecamente sentencias declarativas de condena.
- ✓ En función de todo lo expuesto, y sin perjuicio de las necesarias adecuaciones normativas que correspondería tener en cuenta, lo que resulta más significativo es la incorrecta aplicación de toda aquella normativa incorporada y vigente, o incluso, la carencia total de ejecución de la misma, por parte de aquellos agentes que deben controlar la observancia de su cumplimiento, lo cual además de alterar el adecuado funcionamiento de las operaciones de comercio y transporte internacionales, generan un estado de inseguridad jurídica para todos aquellos que se desenvuelven en el referido escenario.

Síntesis, Conclusiones y Recomendaciones

Iniciativa para la Integración
de la Infraestructura Regional
Sudamericana

INDICE

Síntesis y Conclusiones 5
Introducción 5
El comercio por modo carretero en la región.....5
Infraestructura vial 7
El contexto general 7
Principales corredores 8
La integración vial..... 14
Infraestructura vial de acceso a los pasos de frontera 14
Transporte de carga por carretera.....15
Acceso a la profesión de transportista..... 15
Empresas y parque móvil..... 15
Especialización de las empresas y logística..... 16
Limitaciones operativas en el transporte carretero: el uso generalizado de la mono conducción en el transporte de cargas 17
Transporte por automotor de pasajeros 18
Asimetrías 19
Pasos de frontera 20
El contexto general 20
Importancia relativa de los pasos de frontera..... 20
Los pasos de frontera y el marco legal e institucional 22
El trasbordo en los pasos de frontera 22
Los pasos de frontera y su vinculación con las poblaciones aledañas..... 25
Algunos aspectos distintivos de los pasos de frontera en los dos bloques regionales 26
Infraestructura, equipamiento y participación privada 26
Integración de controles y sistemas informáticos 28
Direccionalidad de los flujos 29
Modalidades aduaneras en los pasos de frontera..... 30
Organismos y agentes públicos en los pasos de frontera. 32

Gestión de pasos de frontera 32

Control de gestión en los pasos de frontera 33

Horarios de atención 33

Tiempos medios insumidos en los controles 34

Los agentes privados y su incidencia en la fluidez del transporte en la frontera 41

Documentación asociada al transporte internacional 43

Tipología de paso de frontera deseable y posible para la región 43

Pasos seleccionados para las tareas de campo 43

Características de un paso de frontera deseable y posible para la región 44

Recomendaciones 46

Infraestructura vial 46

Elementos deseables para los pasos de frontera de la región 47

Integración de controles y sistemas 47

Normas de procedimiento y control de gestión 48

Capacitación del personal de los organismos presentes en la frontera 49

Gestión de los pasos de frontera. El gerente o administrador del paso de frontera 49

Horarios de atención para el transporte de cargas 50

Infraestructura, equipamiento y participación privada 50

Aspectos institucionales 54

Una aproximación a la intervención en los pasos de frontera 55

Aspectos referidos a los agentes privados 59

Capacitación, divulgación e incentivos 59

Acceso a la profesión de transportista 59

Pautas operativas de los transportistas 60

Asimetrías 61

Otros aspectos 62

Cursos de Acción 63

Infraestructura vial regional 63

Pasos de Frontera 63

Componentes del programa 63

Tareas preliminares 63

Desarrollo de proyectos piloto 64

Incorporación del paso IIRSA en nuevos proyectos 64

Acordar la secuencia de transformación del resto de los pasos 64

Otras acciones orientadas a mejorar la fluidez del comercio carretero 65

Síntesis y Conclusiones

Introducción

En lo que sigue se presentan la síntesis y conclusiones - agrupadas por área temática - de los distintos aspectos considerados en el trabajo al analizar la facilitación del transporte de cargas y pasajeros, en particular en los pasos de frontera de Sudamérica.

Antes de brindar el detalle de las mismas, cabe una consideración referida a la información necesaria para la realización de estudios de ésta índole y, en general, para la consecución de cualquier otro que indague sobre los aspectos del transporte y la infraestructura a nivel regional o de algunos de los países de Sudamérica.

La falta de consistencia en las cifras macroeconómicas y de comercio exterior observable en las distintas fuentes disponibles y la ausencia de homogeneidad a nivel de cada país en la presentación de la información referida al transporte de cargas y pasajeros y la infraestructura, cuando no la carencia de la misma, redundan en una ardua tarea de búsqueda y compatibilización que demanda costosos esfuerzos, genera distintos niveles de tratamiento sobre un mismo suceso y restringe la disponibilidad de recursos para el análisis y la evaluación.

De esta forma, no se consolida el conocimiento acumulado ni se capitaliza el gasto realizado, ya que todo nuevo trabajo que se encara tiende a “generar” su propia base de datos, cuando la matriz de información básica debería estar incluida en las especificaciones de la labor, quedando para el estudio, la elaboración conceptual y en su caso, la generación de nueva información (que se agregaría a la matriz de datos) imprescindible para la encomienda, que requiera para su obtención la realización de tareas específicas por parte del consultor (encuestas, relevamientos, etc.).

El comercio por modo carretero en la región

En virtud de las políticas de integración adoptadas por los países de Sudamérica, el comercio intrarregional tuvo un marcado crecimiento durante la década de los ’90, particularmente hacia el interior de cada uno de los bloques económicos de la región. En ese lapso, los intercambios entre los integrantes de la CAN como entre los del MERCOSUR, se quintuplicaron. De la misma forma, el comercio interbloque también mostró un crecimiento significativo, aunque de menor magnitud que aquél.

En ese contexto de crecimiento del comercio exterior de los países sudamericanos, el correspondiente al verificado entre los países sudamericanos entre sí, representó, en el año 2000, el 25% y 28% de los valores y volúmenes, respectivamente, del total del comercio exterior de la región. Este comercio intrarregional fue realizado mediante el modo carretero en proporciones que explican el 40% de los valores y el 20% de los volúmenes comerciados.

La importancia que reviste para cada país el modo carretero en su comercio intrarregional (valores y volúmenes) se aprecia en la siguiente tabla:

Incidencia del Comercio Carretero en el comercio intrarregional total Año 2000				
País	Exportaciones		Importaciones	
	Valores	Volúmenes	Valores	Volúmenes
Argentina	34.3%	15.7%	50.9%	26.0%
Bolivia	38.7%	20.6%	72.0%	64.9%
Brasil	48.0%	27.0%	31.4%	14.1%
Chile	35.2%	26.7%	34.3%	17.1%
Colombia	50.6%	28.9%	31.4%	30.2%
Ecuador	19.8%	19.7%	27.7%	21.2%
Paraguay	60.7%	79.6%	60.5%	49.2%
Perú	14.5%	12.8%	5.9%	3.2%
Uruguay	55.5%	50.8%	54.6%	44.2%
Venezuela	15.0%	5.1%	40.7%	35.3%

En el comercio carretero entre los países de la región, el mayor movimiento, tanto en valores como en volúmenes, se registra entre los países vecinos. Del conjunto de los once vínculos bilaterales que explican el 90% de las toneladas comerciadas entre los países sudamericanos por este modo, sólo uno (Brasil – Chile), se realiza en tránsito por terceros países.

En la medida en que las distancias por carretera aumentan, el transporte por este modo empieza a perder competitividad, principalmente, frente a la opción marítima. El análisis de las cifras muestra que cuando hay que atravesar 2 ó 3 países, el transporte marítimo es claramente una opción de transporte. Esta situación se verifica, por ejemplo, en el intercambio entre los países del MERCOSUR y la CAN.

El movimiento por carretera en tránsito a través de uno o más países sólo es importante en algunos casos. Por ejemplo, el ya mencionado entre Brasil y Chile, a través de Uruguay y/o Argentina, o el comercio de Bolivia con el resto del mundo, en tránsito por Chile o Perú, a través de los puertos chilenos o peruanos. Es dable esperar que esta participación de los tránsitos por terceros países se incrementen una vez que en los corredores de integración definidos en IIRSA se hayan finalizado las obras previstas y se consoliden nuevas posibilidades para la comercialización de los bienes producidos en la Región.

En tanto el desenvolvimiento de los procesos de integración entre los países sudamericanos continúe afianzándose, el nivel actual del intercambio entre los mismos muestra grandes posibilidades de continuar incrementando los volúmenes comerciados y la demanda del modo carretero como modo de transporte, que incluso, podría mostrar ritmos de crecimiento superiores al de los restantes modos. En tal sentido, resultan centrales aspectos tales como la Iniciativa IIRSA y la decisión de los países integrantes de la CAN y del MERCOSUR para constituir una zona ampliada de libre comercio.

La existencia de zonas de libre de comercio en la región, con la consiguiente reducción o eliminación de los aranceles externos en el comercio intrabloque, hace que los costos generalizados de transporte adquieran una relevancia creciente a la hora de determinar los volúmenes comerciados y que, por ende, la facilitación de los pasos de frontera, como elemento que contribuya a mejorar la competitividad regional,

continúe siendo una necesidad insoslayable.

La política de integración de los países, en su escenario más probable, evolucionará a profundizar y ampliar una zona de libre comercio. Por ello, los procedimientos aduaneros en las fronteras internas se mantendrán con objeto de comprobar el cumplimiento de las normas, y las fronteras conservarán un esquema funcional muy similar al existente. Con volúmenes crecientes de comercio y una misma naturaleza de los controles del intercambio, los problemas observados hoy en el comercio intrarregional pueden intensificarse al ritmo del incremento que el mismo verifique. De allí la necesidad de realizar esfuerzos con miras a lograr mayores niveles de eficiencia en toda la cadena logística del comercio internacional carretero.

Infraestructura vial

El contexto general

La red vial existente en los países de Sudamérica alcanza a aproximadamente 2,4 millones de kilómetros, mientras que la red pavimentada supera los 300.000 kilómetros. La disponibilidad de infraestructura vial en cada país analizado y el resultado de las relaciones red vial pavimentada por cada mil habitantes y por cada mil Km^2 de superficie, se muestra en el siguiente cuadro. La relación de la red pavimentada con la superficie total de cada país es un indicador de accesibilidad ya que son estas rutas las que se encuentran en condiciones de transitabilidad permanente, salvo en los casos de alta montaña donde las nevadas la pueden hacer intransitable.

País	Red vial en Km.		% red pavimentada	Km. de red pavimentada	
	Total	Pavimentada		c/1000 hab.	c/1000 Km2
Argentina	231.019	69.537	30,1%	1,878	18,5
Bolivia	53.259	2.968	5,7%	0,356	2,7
Brasil	1.658.677	154.257	9,3%	0,904	18,0
Chile	79.360	15.078	19,0%	0,991	19,9
Colombia	113.500	13.620	12,0%	0,322	12,0
Ecuador	43.197	5.184	12,0%	0,410	19,0
Paraguay	25.901	3.056	11,8%	0,556	7,5
Perú	78.034	10.066	12,9%	0,388	7,8
Uruguay	8.679	6.631	76,4%	1,987	37,6
Venezuela	93.472	29.954	32,1%	1,239	32,8
Subtotal Mercosur + Chile	**2.003.636**	**248.559**	**12,4%**	**1,072**	**18,2**
Subtotal CAN	**381.462**	**61.792**	**16,2%**	**0,545**	**13,1**
Total	**2.385.098**	**310.351**	**13,01%**	**0,899**	**16,9**

Cabe anotar que las cifras anteriores deben analizarse teniendo en cuenta que en grandes extensiones de la región es muy difícil, y además discutible, la construcción de vías terrestres. Tal es el caso por ejemplo, de las grandes planicies y selvas existentes en la Orinoquía y la Amazonía, particularmente en los países Andinos.

El creciente e importante flujo comercial terrestre entre los países de Sudamérica se realiza, mayoritariamente, sobre la red vial de conexión internacional, en ausencia de una red ferroviaria capaz de sustentar los flujos de comercio. Por su parte, el movimiento fluvial, a pesar de la extensa red de ríos navegables, es muy bajo dentro del contexto total y sólo es representativo en algunos casos específicos.

Sin embargo, la red vial al servicio del movimiento regional de camiones y ómnibus dista de presentar condiciones homogéneas y si bien en la mayoría de los casos no se convierte en un obstáculo significativo para el comercio, requiere esfuerzos en materia de mantenimiento e incluso de ampliaciones, por razones de seguridad, capacidad portante y congestión vial, en tramos específicos.

Las condiciones de operación en estas vías son, en general, adecuadas, tanto por su índice de estado como por los niveles de servicio que se derivan del tránsito circulante. No obstante, hay algunas excepciones, básicamente en Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay. En los tres primeros casos, es dable observar tramos relativamente largos en condiciones de alta precariedad, sin pavimentar y mal mantenidos, que obligan a tránsitos con velocidades extremadamente bajos. En el caso de Uruguay, la capacidad portante de algunas obras de arte impone limitaciones al tránsito de vehículos pesados, como los son unos 50 puentes pertenecientes a su red vial. Tanto Bolivia como Uruguay, se encuentran encarando programas de inversiones tendientes a mejorar la situación vial.

Principales corredores

Las principales características (Corredor, carpeta de rodamiento, estado y TMDA) de los principales corredores internacionales en cada país, incluidos o no en los ejes de integración IIRSA, se muestran en las tablas que siguen:

ARGENTINA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
MERCOSUR CHILE	Bs. As. (AR) – Santiago de Chile con variantes Ruta N° 7 y 8	Pav.	B / R	5.511	Presenta 240 Km. de la Ruta N° 7 en estado regular
	Bs. As. (AR) – Sao Paulo (BR) y Bs. As. – Montevideo (UR) (por Paso de los Libres y Gualeguaychú)	Pav.	B	8.000	Proyecto de cuatro carriles para el tramo de mayor TMDA
	Córdoba – Santa Fe – Sao Paulo	Pav.	B	5.883	
	Bs. As. (AR) – Sao Paulo (BR) (por Foz de Iguazú)	Pav.	B	8.641	El mayor TMDA se verifica en la zona de cuatro carriles.
MERCOSUR CHILE y PORTO ALEGRE JUJUY-ANTOFAGASTA	Brasil – Argentina – Chile	Pav. / ripio	B / R (pavimento) y R (ripio)	3.860	Presenta 700 Km. de pavimento y 200 de ripio. El TMDA promedio es mucho más bajo que el mayor.
PORTO ALEGRE JUJUY ANTOFAGASTA	Bahía Blanca (AR) – Concepción (CH) (Desde Bs. As. y Rosario)	Pav.	B / M	2.482	115 Km. entre Las Lajas (AR) y límite con Chile en mal estado. El TMDA corresponde a un tramo del EI.
BAHIA BLANCA CONCEPCION	Corredor Argentina – Bolivia Bs. As. (AR) – Rosario (AR) – La Paz (BO) (por Aguas Blancas y La Quiaca)	Pav.	B / R	7.804	757 Km. en buen estado y 1.108 en estado bueno - regular
N / C	Corredor Argentina – Paraguay Bs. As. (AR) - Rosario (AR) -	Pav.	B	3.807	El estado presenta leve desmejora en las cercanías del

ARGENTINA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
	Asunción (PA) (por Clorinda)				límite con Paraguay

BOLIVIA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
PERU – CHILE	Tambo Quemado (CH) – Puerto Suárez (BO)	Pav. / Tierra	Sin datos	3.242	219 Km. de tierra
	San Matías (BO) – Santa Cruz (BO)	Tierra / Pav. / ripio	Sin datos	247	175 Km. de tierra; 204 Km. de ripio y 87 Km. pavimentados
EJE ANDINO Y BOLIVIA-PARAGUAY-BRASIL	Limite Paraguay a Puerto Heath	Tierra / Pav. / ripio	Sin datos	886	
N / C	Desaguadero – Bermejo	Pav. Y ripio	Sin datos	6317	
N / C	Tarija (BO) – La Quiaca (AR)	consolidado	Sin datos	248	

BRASIL					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
MERCOSUR - CHILE	Corredor Uruguayana – Porto Alegre (BR 290)	Pav.	B / R	8.400	364 Km. en estado bueno; 250 Km. en estado regular
N/C	Corredor Uruguayana – Sao Borja (BR 472)	Pav.	B	1.803	
MERCOSUR - CHILE	Porto Alegre – Curitiba (BR 116)	Pav.	B / R	8.092	347 Km. en estado bueno, 282 Km. en estado regular
N /C	Sao Borja – Curitiba X 116 (BR 285)	Pav.	B / R	4.188	359 Km. en buen estado y 196 Km. en estado regular
N/C	Chuí – Porto Alegre (BR 471 y BR 116)	Pav.	B / R / M	11.724	En tramo de TMDA máximo cuatro carriles. 146 Km. en buen estado. 107 Km. en estado regular y 258 Km. en estado malo
N/C	S. Do Livramento – Pelotas (BR 293)	Pav.	B /R /M	1.814	161 Km. en buen estado, 31 Km. regular y 133 Km. en estado malo
N/C	Pelotas – Uruguayana (BR 392)	Pav.	B /M	5.307	444 Km. en buen estado y 79 Km. en estado malo
MERCOSUR - CHILE	Sao Borja – Curitiba por BR 153 / 476	Pav.	B / M / en construcción	3.682	70 Km. en construcción, 216 Km. en buen estado y 200 Km. en estado malo

BRASIL					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
PORTO ALEGRE - JUJUY – ANTOFAGASTA y BRA-PY-BO	Foz de Iguazú – Curitiba (BR 277)	Pav.	B	4.746	
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Foz de Iguacu – Sao Paulo (BR 369 y BR 280)	Pav.	B	7.045	
MERCOSUR e INTEROCEANICO	Curitiba – Sao Paulo (BR 116)	Pav.	B / R	50.490	Cuatro carriles en tramo de mayor TMDA; 177 Km. en buen estado y 282 Km. en estado regular
MERCOSUR	Sao Paulo – Río de Janeiro (BR 116)	Pav.	B / R	53.739	Cuatro carriles en tramo de mayor TMDA; 240 Km. en buen estado y 265 Km. en estado regular
BRASIL - BOLIVIA - PERU - CHILE	Sao Paulo – Corumbá (BR 300 y BR 262)	Pav.	B / R	2.368	981 Km. en buen estado y 323 Km. en estado regular/ malo
INTEROCEANICO	Cuiaba - San Matías	S/D	S/D	S/D	
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAME	Manaos – Venezuela (BR 174)	Pav.	B		855 Km. en buen estado y 148 Km. en estado regular

CHILE					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
BAHIA BLANCA - CONCEPCION	Bahía Blanca (AR) – Concepción (CH)	Pav.	B	17.089	Autopista 4 carriles
MERCOSUR - CHILE (algunos tramos)	Buenos Aires (AR) – Concepción (CH)	Pav.	B	42.640	4 carriles en tramo de mayor TMDA (Sólo Pertenece al Eje la Ruta 60)
MERCOSUR - CHILE	Buenos Aires (AR) – Valparaíso (CH)	Pav.	B	21.444	4 carriles en tramo de mayor TMDA
	Buenos Aires (AR) – Valparaíso (CH) (por Autopista 68)	Pav.	B	20.963	4 carriles en tramo de mayor TMDA
	Buenos Aires (AR) – San Antonio (por Autopista 78)	Pav.	B	7.761	4 carriles en tramo de mayor TMDA
ANDINO Y PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Santiago (CH) – Perú	Pav.	B	21.444	4 carriles en tramo de mayor TMDA (Antofagasta-Iquique Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta; Iquique-Limite Perú Eje Andino)
PORTO ALEGRE - JUJUY - ANTOFAGASTA	Porto Alegre (BR) – Antofagasta (CH)	Pav.	B	2.717	

CHILE					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
INTEROCEANICO	La Paz (BO) – Cochabamba (BO) – Arica (CH)	Pav.	B	1.899	

COLOMBIA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (Rumichaca) – Límite con Venezuela (Cúcuta), por Cali y Bogotá	Pav.	B	10.760	En los accesos a Cali y Bogotá se presentan volúmenes cercanos a 55.000 vehículos por día
N/C	Límite con Ecuador (Rumichaca) – Límite con Venezuela (Cúcuta) Por Cali – Medellín –Bucaramanga	Pav.	B	10.760	En los accesos a Cali y Medellín se presentan volúmenes cercanos a 29.000 vehículos por día
EJE ANDINO	Límite con Ecuador (San Miguel) – Límite con Venezuela (Cúcuta)	Pav.	B / R	10.578	En los accesos a Bogotá se presentan volúmenes cercanos a 55.000 vehículos por día
N /C	Cali a Barranquilla y Santa Marta	Pav.	B	19.099	Trafico en el viaducto Pereira - Dosquebradas
N /C	Cali a Cartagena (a partir de Carreto)	Pav.	B	1.657	Sin incluir tráfico urbano en Cartagena
N /C	Barranquilla – Límite con Venezuela (Paraguachón)	Pav.	B/R	7.124	
N /C	San Roque – Puerto de Santa Marta	Pav.	B	12.821	
N /C	Puerto de Santa Marta – Barranquilla (desde La Ye)	Pav.	B	7.977	

ECUADOR					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
EJE ANDINO	Corredor Quito – Colombia por Tulcán (E35)	Pav.	B	9.814	3 carriles en tramo de mayor TMDA
EJE ANDINO	Quito – Perú, por Macará (E35)	Pav.	B	13.174	4 carriles en tramo de mayor TMDA. Cerca de Quito
N/C	Guayaquil – Perú (Huaquillas) por E40/E25/E50	Pav.	B	65.557	5 carriles en tramo de mayor TMDA.

ECUADOR					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
					Cerca de Guayaquil
N /C	Guayaquil – Quito – Colombia por E25 y E35	Pav.	B	3.493	3 carriles en tramo de mayor TMDA
EJE ANDINO (Solo E45)	Pto. Esmeraldas – Quito – Colombia (Por E35 y E45)	Pav.	B	1.312	3 carriles en tramo de mayor TMDA

PARAGUAY					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
N/C	Encarnación – Foz de Iguazú (BR)	Pav.	Sin datos	5.537	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Ciudad del Este – Asunción	Pav.	Sin datos	38.900	
N/C	Encarnación – Asunción	Pav.	Sin datos	9.200	
EJE BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	Asunción – Bolivia	Tierra	Sin datos	Sin datos	
N / C	Asunción – Pto. Falcón	Pav.	B	Sin datos	

PERU					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
EJE ANDINO	Corredor Lima (PE) – Ecuador (Panamericana Norte)	Pav / sin datos	B / R	5.127	1315 Km. en buen estado y 375 Km. en estado regular. No incluye trafico cerca de Lima
EJE ANDINO (parcialmente)	Corredor Lima (PE) – Chile (Panamericana Sur)	Pav / sin datos	B / R / sin datos	6.616	1.355 Km. pavimentados y 135 Km. sin datos. 939 Km. en buen estado, 390 Km. en estado regular y 135 Km. sin datos
N/C	Corredor La Oroya – Bolivia (Longitudinal de la Sierra)	Sin datos	Sin datos	1.333	Extensión de 1.515 Km.
N /C	Corredor La Oroya – Huaraz (Longitudinal de la Sierra Norte)	Sin datos	Sin datos	942	Extensión de 584 Km.

PERU					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
EJE INTEROCEANICO y ANDINO (Rutas 34,34A, 1S,34B, 34C) SOLO EJE INTEROCEANICO (Ruta 26)	Corredor Panamericana – Bolivia (Rutas Transversales)	Pav. / afirmado / sin datos	B / R/ M y sin datos	3.638	631 Km. pavimentados, 121 Km. afirmados y 1590 Km. sin datos

URUGUAY					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
N/C	Montevideo – Fray Bentos	Pav.	B / R /M	7.944	Permite Tránsito Pesado
MERCOSUR - CHILE	Montevideo – Colonia	Pav.	M	S/D	Permite Tránsito Pesado
N/C	Canelones – Paysandú	Pav.	B /R	1.736	Tránsito Pesado por tramos (se accede por Ruta 24)
N/C	Montevideo – Chuy	Pav.	B	3.328	Permite Tránsito Pesado en algunos tramos
MERCOSUR – CHILE	Montevideo – Rivera	Pav.	B	9.411	Restricciones a partir de Durazno
MERCOSUR - CHILE	Montevideo – Río Branco	Pav.	B	2.550	Restricciones desde Minas hasta Treinta
N/C	Rivera – Paysandú	Pav.	B / R	1.657	Restricciones
N/C	Montevideo – Salto (Puente Internacional de Salto Grande)	Pav.	R	995	Restricciones

VENEZUELA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
VENEZUELA - BRASIL - GUYANA - SURINAM	Venezuela – Brasil por cruce Santa Elena de Uairén (VE) - Pacaraima (BR)	Pav.	Sin datos		
EJE ANDINO	Caracas (VE) –Bogotá (CO) por cruce Cúcuta (CO) – San Antonio (VE)	Pav.	Sin datos		
EJE ANDINO	Caracas (VE) – Bogotá (CO) por Arauca (CO) – El Amparo (VE)	Pav.	Sin datos		
N / C	Cali (CO) – Barranquilla (CO) – Maicao (CO) – Paraguachón –	Pav. / sin datos	Sin datos		Todos los sectores pavimentados

VENEZUELA					
Eje de Integración (EI)	**Corredor**	**Carpeta**	**Estado**	**TMDA tramo más cargado**	**Observaciones**
	Paraguaipoa – Maracaibo (VE) – Barquisimeto (VE), por Cruce Maicao (CO) – Paraguachón (VE)				
N/C	Cali (CO) – Barranquilla (CO) – Maicao (CO) – Paraguachón – Paraguaipoa – Maracaibo – Barquisimeto, por Cruce Maicao (CO) – Paraguachón (VE) Alternativa	Pav. / sin datos	Sin datos		Todos los sectores pavimentados

N / C: no corresponde a ningún Eje de Integración IIRSA**.**

La integración vial

La iniciativa IIRSA significó un salto cualitativo de importancia en la manera en que los países de la región decidieron profundizar los procesos de integración. La definición y adopción de los Ejes de Integración como estructuradores de la integración, supera los criterios de los bloques económicos presentes en la región e implica que la planificación y ejecución de la infraestructura de vinculación se aborda con criterios bi o multinacionales que tienden a maximizar el retorno de los emprendimientos y a potenciar el uso más eficiente del medio carretero, superando la visión del desarrollo de la infraestructura fronteras adentro.

En la medida en que los procesos de integración de los países sudamericanos continúen con el ritmo y dirección que se ha verificado en los últimos años y que la relación de los dos bloques económicos de la región (CAN y MERCOSUR) avancen en la implementación de políticas cooperativas, las redes viales de conexión regional deben ser sostenidas y mejoradas como una herramienta central para los crecientes intercambios de personas y bienes que es dable esperar.

Infraestructura vial de acceso a los pasos de frontera

La red vial de acceso a los principales pasos de frontera, salvo excepciones, se encuentra pavimentada y en razonable estado de conservación. Su disponibilidad no plantea restricciones de importancia al desenvolvimiento del comercio carretero.

La infraestructura vial del paso plantea problemas a la circulación en cuatro de las quince vinculaciones de mayor importancia, aunque las dificultades no obedecen al estado de la vialidad, sino a restricciones asociadas con la ocupación de la vía por parte de las actividades económicas de las poblaciones aledañas o a razones climáticas que hacen las rutas intransitables en determinadas épocas del año. Los problemas aludidos se verifican en:

- ✓ Cristo Redentor (CH – AR), por problemas de cierres originados en las nevadas invernales. Ambos países han elaborado un proyecto de túnel de baja altura para revertir esta situación.
- ✓ Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA), por la existencia de un intenso tránsito derivado de las actividades comerciales de Ciudad del Este. Ambos países estudian una serie de alternativas para implantar una nueva interconexión física o

ampliar la existente.

- ✓ Desaguadero (PE – BO), por ocupación de la vía por la realización de una feria comercial durante dos días de la semana. Existencia de comercio internacional artesanal. A esta circunstancia debe añadirse el pésimo estado de la red vial en el lado Boliviano que se utiliza para el acceso del transporte de carga al puente viejo[1].

- ✓ Yacuiba – Salvador Mazza (BO – AR) por problemas de saturación u ocupación de la vía (el puente internacional) por parte de actividades comerciales de las poblaciones aledañas. Esta situación de ocupación de la vialidad entorpeciendo la circulación de los vehículos también se repite en Huaquillas – Aguas Verdes (EC – PE), que si bien es un paso de menor importancia regional relativa, es el principal paso de frontera entre Ecuador y Perú.

Transporte de carga por carretera

Acceso a la profesión de transportista

En los distintos ordenamientos regionales se pretendió generar una normativa que represente un umbral mínimo para operar en el mercado del transporte (en el caso del MERCOSUR está previsto para el transporte de mercancías pero aún no fue internalizada por todos los países miembros), aunque en la mayoría de los casos son de aplicación las normas nacionales internas en materia de acceso a la profesión de transportista. Los recaudos establecidos a nivel nacional y aún los previstos en el MERCOSUR, no implican dificultad alguna para que las empresas puedan acceder a los permisos de prestación de servicios. Los requisitos en materia de idoneidad, profesionalidad y solvencia, son mínimos y deberían ser revisados.

Empresas y parque móvil

Al influjo del fuerte crecimiento en los intercambios bilaterales y de la flexibilización de la normativa aplicable, el número de oferentes en el mercado de transporte internacional carretero experimentó un crecimiento sustancial.

La información de que se dispuso, más allá de algunas faltantes, permite realizar una caracterización bastante precisa de empresas y flotas que operan en Sudamérica, aunque, por el mayor grado de detalle y actualización, para los países del MERCOSUR + Chile y Bolivia en sus tráficos bilaterales. En lo que sigue se describe, al nivel que la información lo permite, las características de las empresas y flotas internacionales de transporte carretero habilitadas para los tráficos bilaterales en el año 2001.

País	Empresas	Flota habilitada	Capacidad carga (ton)	Vehículos/ Empresa	Carga por equipo (ton) (2)
Argentina	2.425	35.426	493.562	14,6	19,6
Bolivia (1)	167	3.417	40.528	20,5	18,5
Brasil	1.032	68.824	889.145	66,7	21,5

[1] Recientemente se ha inaugurado una nueva conexión vial que permite el cruce fronterizo de los vehículos pesados sin ingresar a la vialidad urbana (Puente Viejo). No obstante, la ausencia de instalaciones aduaneras en la nueva infraestructura hace que el transporte de carga – salvo algunos tránsitos – continúe utilizando el puente viejo.

País	Empresas	Flota habilitada	Capacidad carga (ton)	Vehículos/ Empresa	Carga por equipo (ton) (2)
Chile	2.932	20.018	233.855	6,8	19,1
Colombia	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Ecuador	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Paraguay	387	9.474	112.334	24,5	21,2
Perú	57	1.711	19.141	30,0	18,6
Uruguay	550	7.179	92.975	13,1	18,3
Venezuela	88	6.257	74.138	71,1	19,0

(1) Falta información para los tráficos con Paraguay y Uruguay
(2) Excluye a los tractores

.El transporte internacional es, para la mayoría de las empresas de la región, un complemento del transporte doméstico. Sin embargo, a diferencia del esquema altamente atomizado que es dable observar en los mercados locales, el tamaño medio de las empresas con habilitación internacional es muy superior y se ubica en torno a las 20 unidades, donde en los extremos se encuentran Venezuela y Brasil, con los mayores tamaños medios y Chile, con los menores. La conformación de los equipos, aunque la información en este aspecto es más incompleta, muestra una fuerte presencia de tractores y semi-remolques, que explican más del 80% del total de las unidades habilitadas.

Si bien no se dispone de información homogénea sobre la antigüedad media del parque vehicular habilitado en cada tráfico bilateral, se observa una importante cantidad de unidades que han cumplido - o se encuentran prontas a hacerlo – su vida útil económica. Dentro de este contexto caracterizado por el atraso en la inversión, los mejores comportamientos se observan en Brasil, Colombia y, en menor medida, en Chile.

La cantidad de parque habilitado y la oferta de bodega disponible para los distintos tipos de despachos, si bien no puede ser considerada óptima desde el punto de vista de los aspectos técnicos y antigüedad de la flota, no configura una restricción de corto plazo para el normal desenvolvimiento del comercio carretero.

La expedición de los permisos de habilitación complementarios denota problemas en algunos países explicados por deficiencias de gestión de los entes públicos.

Existe una marcada direccionalidad en la mayoría de los flujos bilaterales de transporte internacional. Esta situación determina la existencia de una gran cantidad de viajes en lastre que influye en la eficiencia media del modo y por ende en el nivel de los fletes cobrados. Esta situación se repite con grados diversos en los mercados domésticos de cada uno de los países.

Las medidas usualmente sugeridas para resolver este problema (tráficos en quinta libertad o autorización del cabotaje a las flotas extranjeras) no sólo arrojan dudas sobre su eficacia, sino que serían harto conflictivas de implantar en mercados domésticos caracterizados por la sobreoferta.

Especialización de las empresas y logística

Salvo excepciones, no se aprecia la existencia de regulaciones domésticas proactivas en el sentido de propender a la estructuración de un sector conformado por empresas con mayor nivel de profesionalización y solvencia, que las torne más aptas para participar activamente en el mercado internacional, ni la necesaria capacidad

institucional en el sector público encargado de llevarlas adelante.

Sin embargo, a partir de la relevancia que adquieren las consideraciones logísticas, las firmas que llevan a cabo operaciones de comercio exterior de los países de la región **–** principalmente en los mercados de bienes de mayor valor agregado **-** muestran una paulatina tendencia a exigir a sus proveedores, en general, y a los de transporte en particular, un nivel de calidad y confiabilidad crecientes en la prestación de los servicios. No obstante lo señalado, estas exigencias, en la mayoría de los casos no son muy marcadas en lo que se refiere a la duración de los viajes, aunque en casos particulares fue dable observar que cuando los dadores de carga requieren mayor premura en los despachos requieren la utilización por ejemplo de doble conducción en los vehículos.

La creciente exigencia impuesta por los dadores de carga, muchos de los cuales, además, deben satisfacer normas de calidad – que incluyen al transporte – para facilitar la exportación de sus productos, determina para los transportistas, la necesidad de alcanzar estadios crecientes de idoneidad profesional, solvencia y participación en la cadena logística, para no perder participación en los tráficos y negociar en condiciones más favorables contratos de transporte de mayor plazo y/o el flete de los viajes, variable esta última que, en estos casos, deja de ser determinante para la elección del transportista por parte del dador de la carga.

Es dable observar un creciente interés y preocupación por parte de las asociaciones profesionales de transportistas nacionales para incentivar entre sus afiliados el desarrollo de una formación profesional acorde con los mercados de transporte que sirven.

Si bien las empresas de transporte internacional muestran un grado de profesionalidad y un tamaño mayor que el de aquellas que operan únicamente en el mercado doméstico, sólo un número aún pequeño de ellas, pero con creciente participación en los mercados, ha logrado el salto cualitativo de pasar de organizaciones de génesis familiar o cooperativas tradicionales a empresas estructuradas con niveles gerenciales y planta de personal con adecuado nivel de capacitación.

En consonancia con lo anterior, la difusión de las tecnologías de información y comunicaciones aplicables al transporte carretero, es bastante escasa, no obstante las posibilidades que ofrecen en materia de disminución de los costos de transporte, e incremento de la seguridad y del control de gestión.

Limitaciones operativas en el transporte carretero: el uso generalizado de la mono conducción en el transporte de cargas

Un aspecto de importancia en la producción de servicios de transporte carretero de carga reside en las pautas operativas de los transportistas e incluso en su capacidad para organizar el viaje de acuerdo a las disponibilidades existentes en materia de horarios de atención en los pasos de frontera y terminales o depósitos de carga. En este sentido, la mono conducción generalizada en el transporte carretero internacional (en todos los pasos visitados sólo pudo visualizarse una empresa que utiliza doble conducción), a la vez que subutiliza el bien de capital, genera tiempos de viaje muy superiores a los que la tecnología y la red vial permiten.

Sin embargo, aún siendo los costos fijos y de capital componentes importantes de los costos en la producción del servicio la monoconducción es la norma y las postas o la doble conducción, la excepción. Asimismo, a pesar de la importancia que reviste el tiempo en la eficiencia de la cadena logística internacional, la demanda de modificaciones en las pautas operativas de conducción de los transportistas, tampoco es generalmente requerida por los dadores o importadores de las cargas, lo que

quizás refleja el poco grado de incorporación de los conceptos de logística por parte de los exportadores e importadores de la región.

Asimismo, la utilización de un solo conductor y las carencias en materia de controles públicos, suscitan interrogantes acerca de las condiciones de seguridad en que se desenvuelve el servicio.

El tiempo diario de conducción ronda las 14 horas. El tiempo restante está destinado, básicamente, al descanso. Programar un viaje para arribar a frontera y poder descansar allí, garantiza la iniciación de los trámites en las primeras horas de la mañana y su casi segura liberación en el mismo día. Pero además, la frontera ofrece un ámbito de mayor seguridad para las horas de sueño, ya que en muchos casos se trata de lugares custodiados, con presencia de fuerzas policiales y áreas de servicio. De la misma forma, si la liberación de la carga y del vehículo se produce en las últimas horas de la tarde es común observar, en algunos pasos, el pernocte del conductor para reiniciar el viaje en las primeras horas de la mañana.

De esta forma, el impacto de las pautas de conducción sobre la formación de tiempos ociosos en cada viaje, es mayor que las demoras evitables que generan los controles en la frontera. Así, con las pautas operativas enunciadas, una modificación en los horarios de atención en la frontera, extendiéndolos a las 24 horas durante los 365 días del año, tendría, en promedio, un efecto reducido sobre la disminución de los tiempos de viaje que hoy se verifican.

Transporte por automotor de pasajeros

Los países de Sudamérica tienen una red de transporte internacional regular de pasajeros que, al igual que en el caso del transporte carretero de cargas, gana presencia entre los países limítrofes. La red de oferta de servicios de transporte internacional carretero de pasajeros es más densa y ofrece una mayor frecuencia entre los países del MERCOSUR más Chile que entre los países de la Comunidad Andina.

Otra diferencia entre los países del sur y los del norte de Sudamérica, es que en el norte, el servicio internacional de pasajeros es prestado por unas pocas empresas mientras que en el sur, se caracteriza por la gran cantidad de oferentes, que compiten, incluso en varios de los principales pares origen - destino. Asimismo, en los servicios entre países de la CAN, es usual la combinación con trasbordo en la frontera, entre empresas de distintas banderas.

Además, en los países de la CAN se permite la realización de tráficos de "quinta libertad", es decir, empresa de una bandera que realiza tráficos entre países diferentes al de su nacionalidad.

La existencia de poblaciones aledañas en ambos lados de las fronteras de algunos países determina la existencia de servicios regulares de ómnibus urbanos de carácter internacional. Tal es el caso, por ejemplo, de Quaraí (BR) - Artigas (UR); Mundo Novo (BR) - Salto del Guaira (PA); Foz de Uguazú (BR) - Ciudad del Este (PA); Posadas (AR) - Encarnación (PA); etc.

En ambos casos, servicios urbanos e interurbanos de pasajeros, los países acuerdan la cantidad de frecuencias por bandera para cada par origen - destino (O/D) y asignan los permisos correspondientes a las empresas locales. Si bien en la amplia mayoría de los casos, la cantidad de frecuencias de cada par O/D es similar para cada país, ello no significa que la totalidad de las mismas se encuentren cubiertas, pudiendo quedar vacantes hasta que el organismo de contralor del país las asigne.

Junto a estos servicios de carácter regular coexisten otros que, aunque también dedicados al transporte de pasajeros, no presentan las características que definen a los primeros: regularidad, uniformidad, universalidad. Se trata de servicios de transporte internacional de pasajeros para el turismo o para trasladar contingentes específicos en un viaje ocasional. Estos servicios también precisan de permisos de las autoridades nacionales para poder operar.

Los servicios ofertados en la región presentan en general elevados estándares de calidad, tanto en lo que se refiere al parque móvil utilizado (por lo general de última generación) como a las condiciones de confort ofrecidas a los pasajeros. Los niveles de frecuencias y cobertura existentes son adecuados y responden satisfactoriamente a las necesidades de la demanda.

Asimetrías

Las asimetrías existentes en materia de transporte carretero reconocen aspectos relativos a las políticas macroeconómicas nacionales; a la modalidad de comercialización de los bienes intercambiados; a los aspectos legales e institucionales que reglan la actividad en el ámbito nacional; al grado de desarrollo de las estructuras empresarias vigentes en cada país y al tamaño del mercado en lo que atañe a la intensidad de uso de las flotas nacionales en sus mercados locales.

El tratamiento de las asimetrías involucra distintos planos de responsabilidad e intervención, la mayoría de los cuales son variables exógenas a la actividad del transporte y, por ende, fuera del alcance de las decisiones de las autoridades nacionales del sector y de los empresarios del ramo.

El escaso avance registrado en materia de identificación, cuantificación y, fundamentalmente, reversión de condiciones asimétricas, obedece a que en la mayoría de los casos, éstas no son otra cosa que el reflejo de las dificultades de los Estados miembros para lograr una convergencia macroeconómica que reconozca las desigualdades existentes en el origen entre las distintas economías nacionales. Cuando la diferencias se refieren estrictamente a aspectos que entran en la esfera de competencia del transporte, los responsables nacionales han mostrado escasa predisposición para adoptar, en forma pronta, resoluciones en la materia. Por caso pueden citarse los escasos avances registrados en el ámbito del MERCOSUR en materia de Control Técnico de Vehículos y Evaluación Psicofísica de los Conductores.

En la actualidad, a pesar de las evidentes diferencias de “ambiente macroeconómico” vigente en los distintos países – y sus efectos sobre la participación de las banderas en el tráfico bilateral y el consiguiente impacto en el nivel de empleo y el balance de divisas nacional – la existencia de asimetrías (o el argumento de su existencia) no se constituyó, en general, en un obstáculo para la fluidez del transporte carretero. La excepción está dada por las vinculaciones bilaterales entre Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador, donde son esgrimidas para tornar obligatorio el trasbordo en la frontera.

El precio de los servicios en cada vinculación bilateral tiende a ser un dato para los operadores, determinado por los precios ofertados por la bandera de menores costos relativos. Cuando los transportistas de una bandera enfrentan precios internacionales insuficientes para la internalización de la totalidad de sus costos, deben optar por abandonar porciones de mercado a manos del operador extranjero o bien por continuar en la actividad resintiendo el fondo de amortización e incurriendo en prácticas de evasión y elusión impositiva y previsional.

Situaciones como la descripta, que descansan en la escasa eficiencia de algunos

Estados para lograr que las empresas internalicen los costos asociados a la legislación impositiva y previsional, son altamente inestables y pueden generar defensas corporativas para salvaguardar la continuidad de los operadores.

Pasos de frontera

El contexto general

Los gobiernos de los países de Sudamérica, establecieron que el tema de la facilitación del transporte en los pasos de frontera debía ser incorporado con identidad propia entre los procesos sectoriales que contempla la Iniciativa IIRSA.

Tras esta inclusión subyacen, aún sin especificarse, por lo menos dos ideas complementarias. La primera, que los pasos de frontera son un elemento articulador de suma importancia en los procesos de integración entre los países, principalmente en lo que ataña al papel que los mismos desempeñan dentro de la cadena logística del comercio bilateral y regional. La segunda, que existe un consenso generalizado, tanto en el sector gubernamental como en el privado (transportistas, exportadores, importadores, expertos, etc.), en torno a que una parte importante de las ineficiencias que se verifican en el transporte internacional de cargas en la región encuentra su explicación en la ineficaz operatoria y en la carencia de equipamiento e infraestructura adecuada que se verifica en los pasos de frontera.

Importancia relativa de los pasos de frontera.

Un paso de frontera puede ser definido como el conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas, las mercaderías transportadas y los vehículos, puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Existe una importante cantidad de pasos de frontera – más de un centenar – entre los países de Sud América, que presentan una variada gama de tipologías en lo que se refiere al tipo de frontera, topografía, temporalidad, relación física y económica con las poblaciones aledañas, características del tránsito pasante, grado de integración física y operativa binacional existente, infraestructura disponible para el control de los transportes y las cargas, importancia en el comercio internacional, tipo de mercadería transportada, organismos de control presentes, características aduaneras de los flujos pasantes, etc.

En particular, se verifican en ellos todas las alternativas posibles en materia de integración y organización de los controles. Así, existen pasos con áreas de control binacional integrado en un ámbito físico para cargas y pasajeros, localizada en uno de los países concernidos (Santo Tome (AR) – Sao Borja (BR)); áreas de control binacional integrado para cargas en un país y para pasajeros en el restante (Santana do Livramento (BR) – Rivera (UR); Jaguarao (BR) - Río Branco (UR), etc.); áreas de control binacional integrado para cargas y pasajeros con el criterio país de entrada de la mercadería y/o pasajero, país sede de los controles (en forma parcial Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA), Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR)); área única de control binacional para pasajeros e inexistencia de integración de controles en las cargas (Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), Foz de Iguazú (BR) – Puerto Iguazú (AR)); controles no integrados con la presencia en cada país de todos los organismos nacionales en un mismo ámbito físico (Tambo Quemado (BO – (CH), etc.

A favor de la conformación geográfica y económica de los países y la disponibilidad de una malla vial de mayor complejidad, las vinculaciones entre los países que conforman el MERCOSUR más Chile muestran una neta supremacía en materia de conexiones terrestres, respecto a las que se verifican en la CAN. Aún a riesgo de no considerar

algunas vinculaciones marginales, los pasos del MERCOSUR más Chile representan el 73% del total de pasos sudamericanos, los que vinculan a los países de la CAN, el 12%, y el restante 15% son conexiones interbloque, donde Bolivia está presente en 2/3 de este porcentaje.

La mayoría de los pasos existentes revisten importancia sólo para las poblaciones aledañas a los mismos, siendo su significatividad desde el punto de vista del transporte de cargas y pasajeros exigua. De esta forma, no obstante la gran cantidad de pasos de frontera existentes en Sudamérica, un número reducido de ellos es el que tiene participación activa en el comercio internacional por modo carretero

En la década de los 90, los pasos de frontera de la región – en particular los del MERCOSUR + Chile - experimentaron una mejora sustantiva en su desempeño que se tradujo en una reducción significativa de los tiempos medios de demora que insumían los vehículos para atravesarlos. Dicha mejora es aún más significativa toda vez que se produjo en un contexto de fuerte crecimiento del comercio internacional.

El detalle de los veinte pasos de frontera de mayor importancia relativa en función del volumen transportados por los mismos en el año 2000, se presenta en el siguiente cuadro.

Paso de frontera	Países que vincula	Volumen carga (ton) (*)	% del comercio total carretero de Sud América		% del comercio bilateral del paso en el comercio bilateral carretero
			Parcial	Acumulado	
Paso de los Libres -Uruguayana	AR - BR	2,995,878	16.5%	16.5%	58.7%
Cristo Redentor	AR - CH	2,524,691	13.9%	30.4%	74.3%
Foz de Iguazú - Ciudad del Este	BR - PA	1,800,021	9.9%	40.3%	79.1%
Cúcuta - San Antonio	CO - VE	1,265,000	7.0%	47.3%	85.8%
Puerto Iguazú - Foz de Iguazú	AR - BR	973,129	5.4%	52.7%	22.6%
Tambo Quemado – Arica	BO - CH	955,399	5.3%	58.0%	95.7%
Puerto Unzué - Fray Bentos	AR - UR	919,330	5.1%	63.1%	75.5%
Ipiales - Tulcán	CO - EC	823,998	4.5%	67.6%	95 a 100%
Clorinda - Puerto. Falcón	AR - PA	700,226	3.9%	71.5%	90.8%
Chui – Chuy	BR - UR	625,047	3.5%	75.0%	42.6%
Jaguarao – Río Branco	BR - UR	570,527	3.2%	78.2%	34.7%
Desaguadero	BO - PE	383,000	2.1%	80.2%	90.1%
Salvador Mazza - Yacuiba	AR - BO	334,854	1.9%	82.1%	54.5%
Santo. Tomé – Sao Borja	AR - BR	330,114	1.8%	83.9%	8.0%
Guaira - Guaíra	BR - PA	245,601	1.4%	85.3%	10.8%
B. Irigoyen – D. Cerqueira	AR - BR	243,722	1.3%	86.6%	6.1%
Monte Aymond	AR - CH	236,402	1.3%	87.9%	9.1%
Paraguachón	CO - VE	209,632	1.2%	89.1%	14.2%
Santana do Livramento - Rivera	BR - UR	201,220	1.1%	90.2%	14.8%
Puerto. Suárez - Corumbá	BO - BR	185,966	1.0%	91.2%	88.1%

(*) Incluye comercio de terceros países por el paso en cuestión. Por ejemplo, en Paso de los Libres - Uruguayana, comercio entre Brasil y Chile , en tránsito por Argentina.

Por los veinte pasos enunciados se transportó, en el año 2000, más del 91% del comercio regional carretero en términos de volumen. Paso de los Libres (AR) –

Uruguayana (BR) es el paso más importante de la región en lo que se refiere a volumen transportado, con una participación del 16.5% del total verificado en la región. Le siguen en importancia Cristo Redentor – Mendoza (AR) – Los Andes (CH) con el 14%, Foz de Iguazú (BR) – Ciudad del Este (PA), con el 10%, San Antonio (VE) – Cúcuta (CO), con el 7% y Puerto Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR), con más del 5%. Entre los cinco totalizan el 53% de los volúmenes totales intercambiados en Sudamérica por modo carretero.

Trece de esos veinte pasos vinculan a países del MERCOSUR más Chile entre sí y explican el 70% del volumen total carretero comerciado entre los países de Sudamérica; cuatro vinculan a los países integrantes de la CAN (14.8% del comercio total); y los restantes tres pasos son vinculaciones de Bolivia con Chile (que incluye el comercio de Bolivia con el resto del mundo a través de puertos chilenos) y Argentina, totalizando éstos el 8,2% del comercio total carretero de la región.

Los veinte pasos de mayor significación desde el punto de vista del transporte de carga presentan asimismo, transporte internacional de pasajeros por líneas regulares.

Los pasos de frontera y el marco legal e institucional

En las distintas normativas regionales se ha brindado especial atención al fenómeno fronterizo, con el objeto de propender a que el tránsito terrestre por esa zona geográfica se desenvolviese de la forma más adecuada e idónea, con el fin de facilitar – entre otras cuestiones de importancia - el desarrollo del comercio internacional en las distintas regiones.

El tratamiento dado a nivel normativo a las cuestiones fronterizas en el ámbito de la CAN, muestra un interesante grado de precisión en materia de controles integrados y de amplitud, al incorporar la política de desarrollo de zonas de frontera. Sin embargo, en la práctica, a pesar del tiempo transcurrido desde el dictado de las normas aplicables, aún no se ha concluido la instalación de los CENAF en la totalidad de los pasos de frontera y, en algunos casos, los CENAF existentes no cumplen con la condición de reunir en un mismo ámbito a la totalidad de las autoridades de control que intervienen en el transporte internacional de bienes y personas. Asimismo, el desarrollo del primer CEBAF en la frontera de Perú – Bolivia, se encuentra en etapa de proyecto, al igual que otros localizados en las fronteras de Perú – Ecuador (Aguas Verdes – Huaquillas), Venezuela -Colombia y Ecuador - Colombia.

Al igual que en el ámbito de la CAN, en el MERCOSUR, si bien se han realizado avances significativos, el panorama de integración de los controles dista en mucho de las previsiones de los estados miembros, traducidas en las normas vigentes. En muchos pasos de frontera, incluso en varios de los principales (Paso de los Libres – Uruguayana; Fray Bentos – Puerto Unzué; Iguazú – Foz de Iguazú; Clorinda – Puerto Falcón; Ciudad del Este – Foz de Iguazú, etc.), la integración de los controles es inexistente o parcial.

De todas formas, los mayores avances en materia de integración de controles en los pasos de frontera se verifican en los países del área sur del continente, en especial, entre Brasil y Uruguay y Brasil y Argentina. Recientemente se ha implementado, como prueba piloto, la integración de los controles para el transporte de pasajeros en el paso de frontera de Cristo Redentor (AR - CH).

El trasbordo en los pasos de frontera

La normativa aplicable en la región en materia de transporte de cargas y pasajeros, tanto en el seno de la CAN como la referida a los países incluidos en el Cono Sur y el MERCOSUR, no plantea dificultades a la fluidez del transporte internacional.

Expresamente, la normativa aplicable consagra la obligatoriedad de realizar los viajes de transporte de pasajeros sin trasbordo y la posibilidad, en el caso del transporte de carga, de realizarlo en idénticas condiciones, bajo la modalidad de tránsito aduanero. De esta forma, el trasbordo en la frontera debería ser la resultante de prácticas operativas del comercio internacional carretero y nunca fruto de imposiciones normativas o coactivas.

No obstante, quizás porque la frontera es un reflejo del grado de madurez del desarrollo institucional de los procesos de integración, en la región se verifican distintos tipos de trasbordo. Salvo en los casos en que los mismos se originan en una decisión empresaria, estas imposiciones o pautas operativas, agravadas en algunos casos por la falta de infraestructura y equipamiento adecuados, conspiran contra la fluidez y eficiencia del transporte - y del comercio – internacional

Los tipos de trasbordo, los motivos que los explican y las fronteras donde se verifican se muestran esquemáticamente en la siguiente tabla:

Tipos de trasbordo en los pasos de frontera de la región	
Normativo	Su realización está determinada por una norma legal de carácter nacional. Esta situación se verifica sólo en la frontera Colombia – Venezuela, donde el gobierno venezolano, en abierta oposición a la normativa regional, mediante el dictado de Resoluciones Interministeriales dispuso, en el año 1999, el trasbordo obligatorio de la mercadería que ingresa desde Colombia. La medida unilateral del gobierno de Venezuela fue recurrida por Colombia ante la Secretaría General de la CAN, quien dictaminó una resolución de incumplimiento, sin que dicha medida haya resultado eficaz para revertir la situación. En este caso, los efectos para el transporte internacional son ampliamente negativos toda vez que debe trasbordarse la carga en condiciones no aptas para esta operatoria y sin haberse desarrollado aún una estructura logística que convierta a esta obligatoriedad en un mecanismo de mayor eficiencia (con el incremento en tiempo y costo que ello conlleva). En efecto, dicho trasbordo se realiza en condiciones deficitarias en materia de equipamiento y disponibilidad de infraestructura adecuada. De acuerdo a la información disponible, se estaría construyendo en el lado venezolano, en Paraguachón, un puerto seco para facilitar el trasbordo de la mercadería que en ese sitio se realiza en plena vía. Esta medida y la consolidación –frente a la nueva realidad– de las almacenadoras ubicadas en las cercanías de los pasos, generan nuevos obstáculos para retrotraer la situación y dar cumplimiento a la Decisión N° 399.
Preventivo	Se produce cuando los transportistas de un país, por razones de seguridad, evitan el ingreso al territorio de otro país. Este tipo de trasbordo se da solamente por parte de los transportistas venezolanos, quienes no ingresan al territorio colombiano debido a las condiciones de inseguridad imperantes por el accionar de los grupos armados en ese país.
Coactivo	Se verifica cuando, sin que medie norma legal que lo respalde, los transportistas de un país impiden por la fuerza la entrada de transportistas de terceros países. Esta situación se presenta en la frontera de Colombia – Ecuador (paso de Rumichaca) donde los transportistas colombianos han institucionalizado, por la fuerza, el trasbordo, aduciendo desventajas comparativas con respecto a los transportistas ecuatorianos que impiden la competencia. Asimismo, invocan que los transportistas ecuatorianos realizan cabotaje (no autorizado por la norma regional) dentro de Colombia. Esta situación, si bien no oficializada, es tolerada por los gobiernos. Las operaciones de trasbordo se realizan en almacenadoras privadas ante la ausencia de dependencias públicas para tal fin. El efecto, al igual que en el caso de los trasbordos normativos y preventivos, es sumamente dañino para la

Tipos de trasbordo en los pasos de frontera de la región	
	fluidez y eficiencia del transporte bilateral, toda vez que no surja una estructura logística que permita un trasbordo eficiente (al estilo del que se verifica en Uruguayana - BR -).
Operativo	Surge cuando las empresas de transporte encuentran el trasbordo más ventajoso que el transporte directo y esta situación es conocida y admitida por los clientes, o bien cuando existe para el importador y/o exportador de la mercadería una razón de costos que le torna deseable el trasbordo de la mercadería y la continuación del viaje con un transportista local. Esta situación se verifica en las fronteras de Brasil con sus vecinos y en la frontera de Perú – Ecuador. Brasil, si bien lo permite, utiliza en forma muy escasa las facilidades del tránsito aduanero para sus importaciones y exportaciones. Esta situación es explicada por distintos motivos: ✓ Menores costos y tiempos en formalizar las exportaciones y nacionalizar la mercadería en la frontera que haciendo aduana en origen y destino (o una combinación de ambas): costo de los despachantes, tiempo generalizado de cruzar la frontera y nacionalizar en destino frente a la nacionalización en la frontera, existencia de depósitos para el almacenaje de las cargas en casi todos los pasos de frontera que permiten una mejor administración del stock, etc. ✓ Modalidad de sus compras externas (FOB). ✓ Menores costos en materia de transporte. Al existir un precio menor de los fletes en el mercado doméstico, el transporte de mercadería sin aduanizar hacia la frontera y ya nacionalizadas desde la frontera a destino, se lleva a cabo a los precios locales. ✓ Desigualdad en los flujos de transporte que torna poco atractivo para los transportistas de los otros países la realización de viajes de grandes distancias, como las que demanda la geografía de Brasil, y retornos en lastre En el caso Perú – Ecuador los aspectos que favorecen la realización del trasbordo operativo, están dadas por los siguientes motivos: ✓ Dificultad para los transportistas ecuatorianos en conseguir carga de retorno desde Lima. ✓ Obligación, impuesta por Perú de nacionalizar la mercadería en la primera aduana. ✓ Existencia del Convenio Transfronterizo de Transporte que permite realizar transporte entre los departamentos de Tumbes, Piura y Cajamarca en Perú y los de El Oro, Loja y Zamora – Chinchipe en Ecuador, con una reglamentación menos exigente que la prevista por la CAN. Esta situación permite realizar, por ejemplo, un transporte entre Guayaquil y Lima (trasbordando la carga) sin requerir de operadores habilitados para el transporte internacional.
Comercial:	Variante del anterior, se produce por la práctica generalizada de vender FOB. Como se mencionara más arriba, este tipo de trasbordo, sin que necesariamente se cambie de vehículo, se da principalmente en las fronteras brasileñas. En muchos casos (Paso de los Libres – Uruguayana), una parte importante de la mercadería nacionalizada en la frontera es acopiada en centros de almacenaje y distribución a la espera de envío a los centros de consumo en el caso de importaciones. En sentido contrario, la mercadería arriba a la ciudad fronteriza desde los centros de producción y es almacenada hasta el momento en que se genera la demanda de exportación.
Aduanero	Es consecuencia de la escasa utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional en el seno de la CAN y del MIC – DTA en los países del Cono Sur, así como de los procedimientos aduaneros nacionales que obligan a

Tipos de trasbordo en los pasos de frontera de la región	
	la nacionalización de la mercadería en el primer puesto fronterizo de acceso al país. En este caso, no necesariamente se realiza el trasbordo físico de la mercadería, que una vez nacionalizada puede continuar a su destino en el mismo vehículo. Este tipo de restricciones se encuentra, de acuerdo a la información disponible, en las fronteras de Uruguay, Perú y Chile. En este último caso, si bien el primer control aduanero (avanzadas) se sortea en tránsito aduanero, la carga debe nacionalizarse en la primera aduana ubicada en el trayecto. En todos los casos señalados, los únicos "tránsitos" que se verifican son los que involucran despachos desde y hacia terceros países que transitan por su territorio, Vg. Brasil – Argentina en tránsito por Uruguay y el comercio exterior de Bolivia con terceros países que se canaliza por los puertos de Chile y Perú, o hacia zonas francas en los mismos países. La existencia de exigencias en materia de nacionalizar las cargas en la frontera, generalmente acompañado con la formalización de las exportaciones en el mismo sitio, genera una labor de importancia que afecta la fluidez del transporte en los pasos de frontera. Sin perjuicio de ello, no debe perderse de vista que los tiempos de realizar dichas operaciones en la frontera, deben necesariamente compararse con los insumidos por los trámites de aduanización y nacionalización de la mercadería en origen y destino, respectivamente, y los tiempos que insume el paso de la frontera en tránsito aduanero. Así, el funcionamiento inadecuado de los depósitos fiscales en origen o destino, la inexistencia o la escasa cantidad de los mismos y los costos que demande su utilización, pueden generar que, a pesar de que el cruce de frontera se realice en forma más fluida, los costos generalizados de transporte sean mayores.

Los pasos de frontera y su vinculación con las poblaciones aledañas

La existencia de una fuerte vinculación económica de las poblaciones aledañas con el transporte internacional o con la infraestructura del paso puede originar situaciones que afectan la fluidez del transporte carretero.

Esta particularidad se presenta en varios pasos de frontera de la región, obedeciendo a causas diferentes. En primer lugar, se observa en aquellos pasos de frontera donde se verifican medidas que atentan contra la libre circulación de los transportes y por causa y/o efecto de las mismas, se generan - al amparo de situaciones socio económicas precarias – fuentes de ingreso basadas en necesidades ficticias impuestas por la restricción (fronteras de Colombia – Venezuela y Colombia – Ecuador). Esta imposición de transbordar en la frontera, al margen de la decisión empresarial, alienta una serie de actividades colaterales, asociadas al trasbordo, que por la misma fragilidad de las imposiciones (básicamente, la incógnita de su permanencia temporal), se desarrollan de manera artesanal y en condiciones muy alejadas de las mínimas requeridas.

Es también observable en aquellos pasos donde existe una actividad comercial (legal e ilegal) ligada al comercio internacional realizado en forma artesanal (frontera Perú – Bolivia; frontera Ecuador – Perú). Este comercio, efectuado en vehículos como triciclos o simples carros de arrastre, que realizan el cruce del paso de frontera trasbordando la mercadería de un camión en el país de origen a otro que aguarda en el otro país. En estos casos, los intereses de las localidades aledañas son contrarios a la utilización, en el primer caso, y a la construcción en el segundo, de vías alternativas que eviten el paso de los transportes por la vialidad urbana.

Otro tipo de vinculación es el que se da en los casos en que las actividades de las poblaciones aledañas están muy vinculadas directamente a la infraestructura vial del paso de frontera. En esta situación se encuentra la frontera Perú – Bolivia, donde la realización de una feria artesanal implica el cierre del paso al tránsito durante dos días de la semana; el paso de frontera entre Foz de Iguazú (BR) y Ciudad del Este (PA), donde la intensa actividad comercial obstaculiza en grado importante el tránsito de vehículos pesados; Salvador Mazza (AR) – Yacuiba (BO), con saturación del puente por la feria regional y por el intenso intercambio comercial transfronterizo; Encarnación (PA) – Posadas (AR), donde el intenso tránsito vecinal fronterizo plantea, en los días y horas pico, problemas de congestión y demoras a los servicios de cargas y pasajeros y Huaquillas (EC) – Aguas Verdes (PE) donde la actividad comercial y el intercambio transfronterizo plantea problemas de congestión.

Algunos aspectos distintivos de los pasos de frontera en los dos bloques regionales

Más allá de los problemas intrínsicos de los pasos de la región en materia de operación, infraestructura, equipamiento, funcionalidad, integración, etc., se advierte una diferencia sustancial entre los pasos de frontera que vinculan a los países de la CAN y los del MERCOSUR más Chile. Casi todos los pasos intra CAN presentan algún tipo de problema exógeno, bastante severo, que resta fluidez al transporte internacional. Esto sucede en las fronteras de Venezuela – Colombia y Colombia – Ecuador, donde se producen trasbordos obligatorios, en la de Bolivia – Perú y, en menor medida, Perú - Ecuador, por influencia de la actividad comercial de las poblaciones aledañas y la existencia de comercio internacional por medios artesanales.

La totalidad del comercio carretero intra CAN (más del 15% del comercio carretero entre los países de Sudamérica) se ve afectado por las restricciones exógenas aludidas. Estas restricciones no hacen más que plasmar la existencia de intereses locales que derivan sus fuentes de empleo e ingreso de situaciones anómalas respecto a lo que debe ser el funcionamiento deseable del transporte carretero y que por ende se oponen con éxito a las intenciones regionales en materia de facilitación de pasos de frontera.

En el MERCOSUR más Chile no hay actitud local, ni nacional comprometida con la obstaculización del comercio. No existen medidas normativas o coactivas que impidan el libre tránsito de vehículos y mercaderías y los intereses de las poblaciones aledañas con el transporte internacional se dan con carácter proactivo. En forma similar, las organizaciones de transportistas nacionales participan activamente en los foros regionales para lograr una mayor eficiencia operativa en los pasos de frontera y por ende una mayor fluidez de tránsito del modo carretero en los mismos.

Infraestructura, equipamiento y participación privada

Las instalaciones existentes para el control del transporte de pasajeros, si bien en algunos casos presentan notorias deficiencias en materia de confort, no plantean en general problemas importantes de fluidez al transporte regular de pasajeros ni a los particulares que las utilizan.

La infraestructura y el equipamiento destinados a las actividades de control a las cargas (laboratorios para el análisis fitosanitario de muestras, recintos para el control físico, etc.) y los servicios brindados a las cargas (almacenamiento, estiba, cargas peligrosas, refrigeradas, etc.) y a los agentes privados (transportistas, despachantes, etc.) presentan un balance negativo.

Entre los principales pasos analizados, son contados los que reúnen características

adecuadas para las tareas que en ellos se desempeñan. En orden de bondad se ubican Santo Tome – Sao Borja (AR – BR); Santana do Livramento – Rivera (BR – UR), Río Branco – Jaguarao (UR – BR); Foz de Iguazú – Puerto Iguazú – Ciudad del Este (BR – AR – PA), en el lado brasileño; Paso de los Libres – Uruguayana (AR – BR), lado brasileño; Tambo Quemado (CH – BO), con limitaciones en el lado boliviano y Desaguadero (BO – PE), en el recinto aduanero lado peruano.

Los pasos de frontera de Chile presentan la particularidad de que todo el transporte de carga que ingresa o egresa al país lo hace en tránsito hacia o desde la primera aduana interior ubicada en el itinerario. De esta forma, a pesar de no contar con infraestructura y equipamiento abundante, los pasos cuentan con todos los elementos necesarios para las tareas que en ellos se desarrollan.

Los pasos de frontera (o las partes nacionales de ellos) donde se comprueban las mejores condiciones de funcionalidad, infraestructura y equipamiento para la realización de las tareas, donde las instalaciones cumplen en forma más cercana la normativa aplicable en materia de seguridad e higiene y donde se verifican condiciones adecuadas en lo que hace a los servicios y comodidades a los transportistas, muestran la particularidad de que, en casi todos los casos, las instalaciones son administradas por un operador encargado de su operatoria general y de la provisión, mantenimiento y/o ampliación de la infraestructura existente, a quien se remunera con el pago de los servicios a los transportes y a las cargas que realizan los usuarios del paso. A veces, como sucede en Brasil, puede tratarse de una empresa estatal del Estado donde se encuentra el paso.

Las carencias verificadas en materia de infraestructura y equipamiento en los pasos de frontera, además de como una restricción, deben ser vistas como una oportunidad para recrear en ellos las características deseables para los pasos de frontera de la región.

La necesidad de infraestructura y equipamiento, que en mayor o menor medida requieren los pasos existentes en la región, así como la necesaria para llevar a cabo los procesos de integración de los controles en un único ámbito, supone montos de inversiones que enfrentan, a más de la decisión política de llevarlas a cabo, severas restricciones de índole presupuestaria en la mayoría de los gobiernos.

Si bien los estados atraviesan dificultades económicas y financieras, ello no debería ser óbice para encarar activamente el desarrollo de las facilitaciones en los pasos de frontera. Las condiciones evidenciadas en los pasos de frontera donde los recintos se encuentran concesionados muestran, en la participación de la actividad privada en este tipo de emprendimientos, un camino apto para revertir las restricciones.

Debe notarse que con un adecuado dimensionamiento de las instalaciones y la adopción de sistemas integrados, física y funcionalmente para los controles binacionales, las reducciones en los costos generalizados de la logística del comercio internacional serán muy superiores a los mayores costos en materia de utilización de las infraestructuras que se generen. El principal paso de frontera de Sudamérica encuentra la imposibilidad en integrar los controles binacionales en un mismo ámbito, en las restricciones para desarrollar obras por valor de aproximadamente 300.000 dólares[2].

No obstante, el paso de frontera debe ser visto en forma integral, como un proyecto

[2] Los requerimientos de las autoridades brasileñas para establecer en el lado argentino a los organismos de control de sus exportaciones (importaciones argentinas) se refieren a cuestiones muy menores de infraestructura, que importan un monto de inversión equivalente a menos del 3% del valor de las exportaciones brasileñas que por ese paso se efectúan diariamente.

que conjuga aspectos institucionales, normativos, operativos, funcionales, culturales, económicos, sociales y de infraestructura y equipamiento. Por ello, las inversiones que se realicen en el mismo deben estar enmarcadas en un programa que incorpore los distintos aspectos mencionados. La existencia de este programa y la consecución ordenada de todos los aspectos que lo integren, permitirán maximizar el retorno de las inversiones en modificaciones o ampliaciones de la infraestructura y redundarán en la mayor eficiencia alcanzable en materia de logística del comercio internacional.

La escala de operación de los principales pasos de frontera de la región no se presenta como un obstáculo para el eventual interés de la actividad privada en este tipo de emprendimientos, soportando en forma total o parcial los costos de implantación y obteniendo la retribución correspondiente por medio del pago, por parte de los usuarios, de los servicios y facilidades prestadas. En efecto, los quince pasos de frontera más demandados para el comercio internacional carretero presentan una escala de operación que los tornarían aptos para su explotación a riesgo por parte del capital privado, si se adopta como patrón de comparación el paso de Santo Tome (AR) – Sao Borja (BR) (único centro unificado de frontera de la región construido y explotado por un operador privado y ubicado en el puesto 14° en importancia por volumen transportado).

En aquellos pasos de alto interés estratégico para los procesos de integración, pero con débiles volúmenes de movimiento, para que las tasas cobradas a los usuarios guarden relación con el servicio brindado, la participación privada debería ser complementada con inversiones de los estados involucrados.

En algunos de los pasos visitados pudo observarse la existencia de infraestructura con condiciones aptas para ser utilizadas como áreas de control integrado; Vg. recinto aduanero del lado peruano de Desaguadero; zona franca ubicada en el lado uruguayo de Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR) y se detectó el interés de los operadores privados por participar en este tipo de emprendimientos.

Integración de controles y sistemas informáticos

Las acciones de los países han resultado más eficaces en el caso del transporte de pasajeros que en el de cargas, para lograr la integración de los controles. La integración en los controles a los pasajeros se verifica en diez de los veinte pasos principales, mientras que en el caso de las cargas (bajo las modalidades: centro integrado de control único o país de entrada país sede) se ha logrado en cinco casos en forma plena y dos en forma parcial.

En todos los casos, los pasos de frontera que registran integración en los controles de carga pertenecen a los vínculos entre países del MERCOSUR.

La integración aludida se refiere, únicamente, a la realización de los controles en un mismo ámbito físico, ya que los controles se realizan en forma secuencial, tanto para cargas como para pasajeros. La ausencia de interconexión de los sistemas informáticos de los organismos similares, en particular las aduanas, y los aspectos de procedimientos de las aduanas nacionales, refuerzan esta tendencia. La excepción está dada por algunos controles fitosanitarios que, en ciertos pasos, se realiza al unísono y sobre una misma muestra. Ello fue observado en los siguientes pasos visitados: Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR); Puerto Unzué (AR) - Fray Bentos (UR); Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR) y parcialmente en Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR).

Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR) es el único caso donde los controles de cargas y pasajeros se realizan en un mismo ámbito físico con la intervención de los funcionarios de ambos países. En los pasos de Brasil con Uruguay donde se verifica la existencia

de áreas de control integradas, el control de las cargas se encuentra en un país y el de pasajeros en el otro.

Las dificultades para integrar los controles binacionales en un mismo ámbito físico, a pesar de los esfuerzos institucionales y normativos que los países han plasmado a nivel regional desde hace bastante tiempo y el escaso empeño demostrado y ejecutado en materia de integración funcional de los mismos, son demostrativas de que más allá de las políticas enunciadas y adoptadas por los países en los foros regionales, hay una brecha significativa entre la explicitación y el acuerdo y el esfuerzo y la capacidad de gestión (nacional y binacional) necesarias para llevarlos a cabo, que no se advierten presentes con el énfasis esperado.

Aún en los pasos de frontera donde se verifica el trasbordo obligatorio de la mercadería y donde esta situación resulte de difícil reversión en el corto plazo, es posible obtener mejoras significativas respecto a la situación actual si se avanza en los conceptos de integración y armonización de los controles, toda vez que, de acuerdo a la información disponible, es en estas fronteras donde se verifican los mayores costos (tiempos) evitables del comercio internacional en la región[3].

La integración o interconexión entre los sistemas informáticos de organismos similares en los dos países es inexistente, no obstante que esta alternativa, aunada a la integración funcional de los controles, permitiría no sólo una mayor eficiencia operativa en los pasos de frontera, sino - y quizás más importante - un mejor resguardo de la integridad fiscal de los países.

Por otra parte, es usual consultar la información oficial de dos países y constatar diferencias – a veces muy importantes – en los volúmenes y valores comerciados entre ellos o no coincidencias en la nomenclatura arancelaria de los bienes intercambiados. Integrar los sistemas de los organismos de control de los países es más un problema de decisión y organización que un problema tecnológico.

Direccionalidad de los flujos

La direccionalidad de los flujos, incluso sin contar sus variaciones estacionales, es muy marcada en la mayoría de los principales pasos de frontera de la región, lo que conspira contra un eficiente aprovechamiento de los transportes, ya que necesariamente debe generar una importante cantidad de retornos en lastre que se incorpora a la eficiencia media del modo y se refleja en los fletes cobrados. Esta característica del comercio carretero sudamericano se verifica, también, en el comercio bilateral por todos los modos de transporte

Esta misma relación asimétrica se verifica en los pasos de frontera. Independientemente del balance de fletes, las empresas de transporte deben efectuar viajes en vacío lo que introduce costos no productivos en el transporte internacional carretero o bien desalienta los servicios puerta a puerta cuando los destinos se encuentran a grandes distancias de las fronteras utilizadas para el paso. En el cuadro que sigue se muestran el desequilibrio aludido para los principales pasos de frontera utilizados en el comercio carretero intrarregional.

[3] Magdalena Pardo (2001): en el trabajo citado se da cuenta de las graves demoras que implica la realización del transporte internacional de cargas en estas fronteras.

Direccionalidad del comercio bilateral carretero en los principales pasos de frontera

Paso de Frontera	Direccionalidad de los volúmenes transportados en % [4]
C. Redentor Mendoza (AR) - Los Andes (CH)	77.0%
Monte Aymond (AR – CH)	75.3%
Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR)	72.2%
San Antonio (VE) - Cúcuta (CO)	66.6%
Uruguayana (BR) - Paso de los Libres (AR)	64.1%
Desaguadero (BO -PE)	62.5%
B. Irigoyen (AR) - D. Cerqueira (BR)	61.0%
Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PA)	59.7%
Chui (BR) - Chuy (UR)	56.7%
Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR)	46.8%
Sao Borja (BR) – Santo Tomé (AR)	44.0%
Tambo Quemado-Charaña (BO) - Arica (CH)	42.6%
Foz de Iguazú (BR) - Ciudad del Este (PA)	34.5%
Ipiales (CO) – Tulcán (EC)	34.2%
Foz de Iguazú - Puerto Iguazú	25.7%
Jaguarao (BR) - Río Blanco (UR)	24.0%
Puerto. Suárez (BO) – Corumbá (BR)	17.5%
Paraguachón (CO – VE)	15.0%
Yacuiba (BO) - Salvador Mazza (AR)	10.3%

La falta de equilibrio en los flujos comerciales bilaterales, de no mediar una fuerte ingeniería logística por parte de las empresas de transporte (combinando servicios de cabotaje con internacionales en ausencia de carga de retorno del país de destino), lleva al retorno en lastre a la vez que opera como un impulso a las operaciones de trasbordo en frontera, más allá de otras cuestiones que fortalecen esta situación.

En ese sentido, el desequilibrio en la direccionalidad de los flujos comerciales y la posibilidad de trasbordos que ello conlleva, deben ser incorporados en el análisis y definición de las características de infraestructura y equipamiento que deben poseer los pasos de frontera de la región.

Modalidades aduaneras en los pasos de frontera

Las actividades del comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los

[4] La direccionalidad geográfica está determinada por el orden dado al nombre del paso, aunque se trate de comercio en tránsito por terceros países: Vg. Cristo Redentor (AR – CH) contiene los despachos argentinos hacia Chile, pero también los Uruguayos, Paraguayos y Brasileños y viceversa. Sin considerar los tráficos en tránsito por terceros países, las divergencias en las toneladas transportadas por sentido son mayores debido a la imposibilidad efectuar tráficos en quinta libertad.

distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquélla que mejor se adapte a sus necesidades y de marcos legales nacionales y regionales en materia de transporte internacional, internalizados y aplicados por los países, que la permita.

Sin embargo, la práctica revela falencias que, de alguna manera, son el reflejo del grado real de avance de los procesos de integración. El no cumplimiento de la normativa regional en materia de permitir que en los pasos de frontera se lleven a cabo la totalidad de las modalidades aduaneras existentes, en particular los tránsitos, muestra la dificultad de los países para plasmar internamente los acuerdos regionales alcanzados. En este caso, la frontera es un ámbito donde se aprecia claramente la madurez del proceso de integración de dos países y el grado de convencimiento y decisión política para llevarlo adelante.

En la mayoría de los pasos de frontera, donde resulta posible (legal y prácticamente posible), se verifica una escasa utilización de la modalidad de “tránsito aduanero”. Tal circunstancia es explicada por diferentes motivos. Uno de ellos se encuentra en los menores costos generalizados que implica la nacionalización de la mercadería o la formalización de las exportaciones en la frontera, frente a la alternativa del transporte puerta a puerta, lo que, a priori, sugiere déficit en la cobertura, eficiencia operativa y costo de utilización de los depósitos fiscales en origen o destino.

Esta particularidad en sí misma no es un obstáculo para la fluidez del comercio carretero, toda vez que la frontera es el único ámbito donde puede materializarse la integración física y operativa de los controles sobre las cargas y los vehículos del comercio internacional y es, por ende, el único lugar donde cabe la posibilidad de que los controles se realicen una sola vez. En efecto, si la mercadería se exportara y nacionalizara en la frontera, el único control que se registraría (integración de los controles mediante) sería el que allí se produzca. Cualquier otra alternativa implicaría una mayor cantidad de intervenciones; en el extremo, el “tránsito” aduanero requerirá de tres controles (aduana en origen, aduana en destino y control integrado en la frontera realizado al despacho en tránsito).

La existencia de esta operativa no necesariamente conlleva el trasbordo físico de la mercadería, la que en muchos casos continúa su tránsito a destino en el mismo vehículo en que arriba a la frontera.

Otra causa del poco uso de la modalidad de tránsito aduanero lo da la existencia de centros logísticos consolidados en las inmediaciones del paso. En la medida en que los centros de consolidación y desconsolidación de cargas se erijan en las inmediaciones de un paso de frontera, la modalidad aduanera predominante en la misma tenderá a ser que el paso de frontera se convierta en aduana de origen y destino de los despachos; tal es el caso de Uruguayana (BR) principal centro logístico de comercio carretero internacional de Sudamérica.

En la actualidad, la mayoría de los trabajos y opiniones parecen requerir de los pasos de frontera un comportamiento – además de eficiente – similar en materia de tiempos empleados, a los que resultarían si todos los despachos que los utilizan fuesen tránsitos aduaneros. Lo cierto es que – aun con deficiencias – la función que se realiza en la mayoría de ellos es bien otra. Salvo en Argentina, Bolivia, Paraguay y Chile, donde los tránsitos aduaneros (tanto de importación como de exportación) constituyen el grueso de la operatoria, en el resto de los países y por diversos motivos, las operaciones que más se verifican en el paso de frontera, son la formalización de las importaciones y exportaciones. En forma más gráfica, los pasos de frontera funcionan mayoritariamente como aduanas de origen y destino de las mercaderías que por ellos circulan.

De todas formas, como ya se ha mencionado, la minimización de los tiempos de control de un despacho carretero internacional, se da, a igualdad de eficiencia pública, cuando toda la operatoria ser realiza en la frontera, alcanzando el tiempo mínimo en una frontera integrada física y funcionalmente.

Organismos y agentes públicos en los pasos de frontera.

La formación del personal de los organismos que actúan en la frontera, en el caso de los pasos visitados, resultó adecuada, aunque en casi todos los casos, los funcionarios demandaron mayor capacitación. No obstante, se informa la existencia de desconocimiento de la normativa regional aplicable (fundamentalmente en los países de la CAN) y divergencias en la aplicación de la normativa por parte de los funcionarios intervinientes, aún en un mismo paso fronterizo[5].

El desconocimiento de las normas o la falta de normalización en los criterios y procesos por parte de los agentes actuantes, genera incertidumbre e ineficiencia y pone de manifiesto el grado de "autonomía" con que se manejan los funcionarios cuando no existen normas de procedimiento claras y cuyo cumplimiento se controle adecuadamente.

Tampoco se observa, salvo en el caso de algunos países para sus exportaciones, un comportamiento orientado a favorecer el comercio entre los países de la región, ni una preocupación por el resultado de la labor de uno de los eslabones más importantes en dicho comercio: los transportistas.

Facilitar el flujo de tráfico no siempre es una meta consistente con las misiones de los organismos que intervienen en la operatoria del cruce de frontera; así, la fluidez del transporte en los pasos no es una prioridad universalmente compartida.

Los conceptos de integración no se trasladan fácilmente a los pasos de frontera. Los funcionarios, en gran medida, continúan apreciando su labor - realizada en forma más o menos eficiente - como un compartimiento estanco donde no se valoriza adecuadamente la colaboración y complementación con los organismos de verificación y control del país vecino.

Se advierte un positivo efecto "imitación" en el comportamiento de los funcionarios nacionales en las distintas fronteras, que tiende a ubicarse en los niveles que se verifican en el lado más eficiente. Tal es el caso de las fronteras de Chile (país que presenta el comportamiento técnico – ético de funcionarios nacionales más valorados por los agentes privados del comercio internacional). En este caso es dable observar como en las fronteras de este país con Argentina y Bolivia, el desempeño de los funcionarios argentinos y bolivianos es más eficaz que el que les cabe, a igualdad de normas y procedimientos, en la frontera común de Argentina - Bolivia o las fronteras de Bolivia – Perú y de Argentina con Paraguay y Uruguay.

Este comportamiento, en caso de validarse con elementos de análisis más exhaustivos, permite inferir que con adecuados mecanismos de incentivos (no necesariamente económicos) y de control de gestión (en los casos comentados el control público estaría suplido por el de los transportistas o agentes del comercio internacional) es mucho lo que puede lograrse en materia de mejoras en la eficiencia de los funcionarios públicos que se desempeñan en los pasos de frontera.

Gestión de pasos de frontera

En los pasos de frontera coexisten e interactúan una importante cantidad de

[5] Magdalena Pardo, trabajo citado.

organismos nacionales y agentes privados, cada uno de ellos con una cultura organizacional y objetivos propios, sin que se verifique la presencia de una acción (o figura) integradora de los mismos, que supere las parcialidades para vincularlas en pos del objetivo específico del paso de frontera como tal, cual es lograr la mayor eficiencia operativa, sujeto a las restricciones de dar cumplimiento estricto a la normativa aplicable. El proceso de integración en el paso de frontera, en una aproximación a las prácticas empresarias, puede ser visto como una importante y compleja operación de fusión entre dos empresas: los países limítrofes, por intermedio de los organismos presentes en el paso.

No obstante ello, la figura del administrador o gerente del paso de frontera, con capacidad institucional para coordinar el accionar de los distintos entes presentes en el paso e interactuar con los organismos nacionales y los agentes privados, salvo en el caso de Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR), es prácticamente inexistente o cuando lo está, sus competencias y funciones no están orientadas a lograr una coordinación proactiva en pos de la eficiencia operativa y funcional. Así los esfuerzos para lograr una sinergia apropiada por parte de los actores, son casi nulos.

Esta situación, compleja en el caso de pasos de frontera con controles disociados, se agrava en el caso de la integración física y operativa de los entes a nivel binacional. Pareciera esperarse que el proceso de integración práctica en los pasos de frontera – a partir de la decisión política de lograrlo – fuese a producirse en forma espontánea y como algo natural, cuando en realidad se requiere de un claro liderazgo y trabajo planificado, sistemático y particularizado sobre cada uno de ellos, que convierta a la frontera en un auténtico ámbito de integración donde se fusionen las prácticas operativas y culturales de ambos países.

Control de gestión en los pasos de frontera

En los pasos de frontera de la región – salvo excepciones parciales – no se verifica la presencia de sistemas de control de gestión del funcionamiento de los entes públicos que realizan los controles. La ausencia de tales sistemas, accesibles para todos los usuarios del paso, transforma a este ámbito en una “caja negra” donde las responsabilidades públicas y privadas se diluyen. Asimismo, la carencia de estudios de organización y método que permitan a los organismos públicos (en particular, las aduanas), definir los procedimientos más efectivos y en función de los tiempos medios eficientes de los mismos, dimensionar en forma adecuada la cantidad y perfil del personal necesario, denota la escasa fortaleza institucional y empeño puesto de manifiesto en la tarea de lograr mayor eficiencia en la operación de los pasos.

Horarios de atención

Salvo en algunos pasos de frontera del MERCOSUR para los tránsitos aduaneros, en ningún paso de frontera de Sudamérica existe atención ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año para el transporte de carga, aunque muchos pasos de importancia brindan esta facilidad a los pasajeros.

En ninguno de los pasos de mayor importancia existe homogeneidad en los horarios de atención de los organismos de control presentes. Esta falta de uniformidad se da tanto entre los organismos de un mismo país como entre los organismos similares de ambos.

Las aduanas son, en general, las que presentan pautas más uniformes de atención y salvo ciertos hábitos ad - hoc de los funcionarios que fueron observados en algunos pasos de frontera visitados (aperturas tardías, suspensión de la atención en horario de almuerzo, etc.) presentan horarios coincidentes en ambos países para la atención de las cargas, de no menos de doce horas diarias.

Los organismos de control fitosanitario presentan, a su vez, las mayores dispersiones en materia de horarios. Estos son, en general, inferiores a los de las aduanas y, salvo excepciones, no coincidentes entre los dos países.

Los controles de transporte, por su parte, cuentan con la facilidad de que muchas veces son llevados a cabo en delegación por otras autoridades presentes en el paso (organismos de seguridad o de aduanas), por lo que sus horarios no plantean problema alguno a la fluidez del transporte.

Las falencias horarias de las aduanas y controles fitosanitarios o de Salud son suplidas, en muchos casos, con la posibilidad de habilitar horarios extraordinarios de atención contra el pago de una tasa.

Tiempos medios insumidos en los controles

Los tiempos medios que demanda la realización de los controles en la frontera (aún siendo éstas, en muchos casos, aduana de origen o destino de la carga), en el caso de los pasos visitados (salvo en el lado Ecuatoriano de Huaquillas – Aguas Verdes) y en general en los principales pasos de Sudamérica, con excepción de aquellos donde la carga debe trasbordarse en forma obligatoria, si bien ofrecen una amplia posibilidad de mejora, distan de explicar las demoras que sufren los despachos en las fronteras. Más aún, los tiempos medios completos de los controles de los despachos en los pasos de frontera visitados, tanto en este estudio como en los realizados por el equipo consultor en oportunidad de un trabajo anterior[6], no se corresponden con los que usualmente son descriptos en la literatura técnica y/o sostenidos en algunos foros internacionales.

Esta apreciación, además de su constatación empírica, es corroborada por el hecho de que en muchos casos se prefiera (por menor costo generalizado) utilizar a la frontera como aduana de origen o destino de la mercadería frente a la alternativa del transporte puerta a puerta.

En general (se excluyen los casos de fronteras con trasbordos obligatorios o las situaciones extraordinarias donde los controles fitosanitarios son utilizados eventualmente como medidas para-arancelarias), puede afirmarse que en la mayoría de los pasos de frontera, si se arriba a un horario razonable y con la documentación exigida en regla, la liberación del vehículo se realiza en el mismo día del arribo.

En las tablas que siguen se presentan los tiempos medios que insumen los controles públicos que se realizan en los pasos de frontera visitados, en las distintas alternativas que respecto a los controles pueden verificarse. Los tiempos aludidos son los que resultan una vez que la documentación está completa y se da intervención a los entes de control respectivos hasta el momento en que se libera el vehículo. No contabilizan los tiempos utilizados por los despachantes de aduana de ambos países en forma previa a la intervención de los funcionarios de control. El camión puede arribar al área de control mucho tiempo antes de estar disponible la totalidad de los documentos de rigor e incluso, entre el momento de liberación por parte de la primera aduana que interviene y hasta la presentación de la documentación en la segunda, pueden mediar lapsos variables por problemas de completitud en la documentación u originados en el pago de derechos y tasas.

Los tiempos que demandan los controles migratorios y de transporte no incluidos en las tablas son muy reducidos y no exceden los 10 minutos en cada caso.

[6] BID (2001)

SANTO TOME (AR) – SAO BORJA (BR)		
TRAMITE	**ARGENTINA**	**BRASIL**
Tránsito	**2 horas**	**40 minutos**
Importación canal verde	**1 a 2 horas**	**3 horas**
Importación canal rojo	**6 horas**	**6 horas**
Exportación canal verde	**1 a 2 horas**	**1 hora**
Exportación canal rojo	**2 a 4 horas**	**3 a 5 horas**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan (las intervenciones aduaneras) los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

PASO DE LOS LIBRES (AR) – URUGUAYANA (BR)		
TRAMITE	**ARGENTINA**	**BRASIL**
Tránsito	**40 minutos**	**40 minutos**
Importación canal verde	**2 horas**	**3 horas**
Importación canal rojo	**2 a 5 horas**	**6 horas**
Exportación canal verde	**1 hora**	**1 hora**
Exportación canal rojo	**1 a 2 horas**	**4 a 6 horas**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 a 2 horas a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

SANTANA DO LIVRAMENTO (BR) – RIVERA (UR)		
TRAMITE	**BRASIL**	**URUGUAY**
Tránsito		
Importación canal verde	**2 horas**	**No hay**
Importación canal rojo	**2 a 5 horas**	**1 a 3 horas**
Exportación canal verde	**1 hora**	**1 hora**
Exportación canal rojo	**1 a 2 horas**	**No hay canales rojos**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

TAMBO QUEMADO (BO – CH)		
TRAMITE	**Bolivia**	**Chile**
Tránsito	**45 minutos**	**30 minutos**
Importación canal verde	**3 a 4 horas**	**-------**
Importación canal rojo	**4 a 6 horas. Puede estar más de un día si requiere valoración por parte de empresas privadas**	**------**
Exportación canal verde	**45 minutos**	**30 a 45 minutos**
Exportación canal rojo	**2 horas**	**30 a 45 minutos**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden, aproximadamente 1/2 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

FRAY BENTOS (UR) – PUERTO UNZUE (AR)		
TRAMITE	**ARGENTINA**	**URUGUAY**
Tránsito	**1,5 horas**	**1 hora**
Importación canal verde	**2 horas**	**---**
Importación canal rojo	**3,5 horas**	**2 a 3 horas**
Exportación canal verde	**2 horas**	**1 horas**
Exportación canal rojo	**3 horas**	**----**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden aproximadamente 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país		

DESAGUADERO (BO – PE)		
TRAMITE	**Bolivia**	**Perú**
Tránsito	**50 minutos**	**-----**
Importación canal verde	**1 hora**	**-----**
Importación canal rojo	**3 a 5 horas**	**5 a 6 horas**
Exportación canal verde	**1 hora**	**1 horas**
Exportación canal rojo	**2 horas**	**2 horas**
Las cargas con intervención fitosanitaria añaden, aproximadamente, 1 hora a la sumatoria de los tiempos que demandan los respectivos trámites de importación / exportación en cada en cada país.		

PACARAIMA (BR) – SANTA ELENA (VE)		
TRAMITE	**Venezuela**	**Brasil**
Tránsito	**15 – 30 minutos**	**30 minutos**
Importación	**2 horas a tres días**	**---**
Exportación	**2 horas**	**----**
Las cargas con intervención fitosanitaria pueden llegar a añadir hasta dos días		

AGUAS VERDES - HUAQUILLAS		
TRAMITE	**Ecuador**	**Perú**
Tránsito	**1 hora**	**1 hora**
Importación	**24 – 48 horas**	**2 – 3 horas**
Exportación	**15 – 30 minutos**	**1 hora**
Las cargas con intervención fitosanitaria pueden llegar a añadir dos o más días		

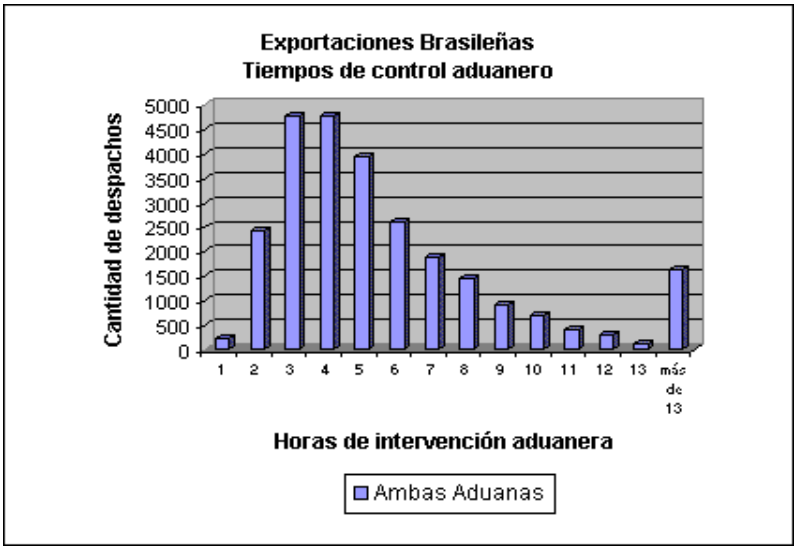
De la elaboración de la información relativa a aproximadamente 40.000 despachos (de todo tipo) en ambos sentidos, que utilizaron el paso de frontera de Santo Tomé - Sao Borja, resultó posible obtener una mayor desagregación acerca de los tiempos medios insumidos por los controles, particularmente los aduaneros, evaluar el desempeño relativo de los funcionarios de ambos países y desagregar los tiempos totales de las

estadías de los camiones dentro de Centro Unificado de Frontera.

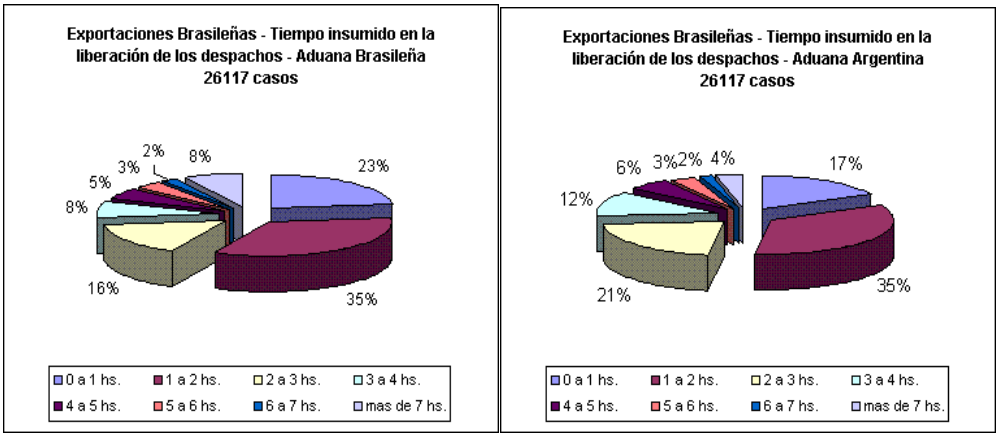
En el caso de las exportaciones brasileñas / importaciones argentinas, el tiempo medio de la intervención de los controles brasileños alcanza a 3,5 horas, mientras el tiempo medio de los organismos argentinos (a favor de la mayor cantidad de tránsitos) se ubica en 2 horas 45'. En la tabla y el gráfico que siguen, se muestra, para un total de 26.117 despachos de exportación brasileña / importación argentina, el tiempo – sumado - que insumieron los controles de ambas aduanas.

En el eje vertical se muestra la cantidad de despachos, mientras que en el eje horizontal se mide el tiempo insumido en los controles aduaneros (en cantidad de horas). Así, con intervenciones de entre 0 a 1 hora se resolvieron 218 despachos, con intervenciones de más de una hora y menos de 2, cerca de 2400 y así sucesivamente. En el rango de 0 a 7 horas de intervención de ambas aduanas, se resolvió el 80% de los despachos. La progresión de la serie indica que en el rango de más de 13 horas se ubican – aunque en un número no menor (6%) – los despachos "anómalos" desde el punto de vista del control aduanero.

Exportaciones Brasileñas / Importaciones Argentinas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 26117 Vehículos			
Tiempo de los controles (en hs.)	**Cantidad de vehículos liberados**	**%**	**% acumulado**
0 a 1	218	0.8%	0.8%
1 a 2	2417	9.3%	10.1%
2 a 3	4773	18.3%	28.4%
3 a 4	4786	18.3%	46.7%
4 a 5	3957	15.2%	61.8%
5 a 6	2603	10.0%	71.8%
6 a 7	1898	7.3%	79.1%
7 a 8	1442	5.5%	84.6%
8 a 9	898	3.4%	88.0%
9 a 10	686	2.6%	90.7%
10 a 11	405	1.6%	92.2%
11 a 12	298	1.1%	93.4%
12 a 13	113	0.4%	93.8%
más de 13	1623	6.2%	100.0%



El desempeño de cada aduana en los tráficos aludidos, se muestra en los gráficos siguientes donde se aprecia la cantidad de despachos por rango horario resolvió cada una de ellas.



Frente a estos tiempos insumidos por los controles, el tiempo de estadía promedio de los camiones en el predio resultó, para este tipo de despachos, de 14 horas 50'. De esta forma el tiempo en exceso de los camiones en el predio, respecto a los tiempos que demandaron los controles se ubica en promedio en aproximadamente 9 horas (con una mediana de 2 hs 40').

El tiempo promedio de permanencia del camión en la CUF puede discriminarse de la siguiente forma:

Concepto Exportación Brasileña – Importación Argentina	Tiempo medio en minutos (1)	Incidencia de (1) sobre el tiempo de permanencia total del camión en el CUF
Lapso medio entre la entrada del camión al predio y la presentación ante la aduana de Brasil de la documentación requerida para el trámite (completa y sin errores)	**175**	**20%**
Tiempo medio que demanda la liberación del camión por parte de la aduana Brasileña	**208**	**23%**
Lapsos medio entre la liberación de la aduana de Brasil hasta la presentación de la documentación (completa y sin errores) en la aduana Argentina	**285**	**32%**
Tiempo medio de intervención de la aduana argentina hasta la liberación del vehículo	**162**	**18%**
Tiempo medio entre la liberación del vehículo por la aduana argentina y la salida del mismos del predio	**59**	**7%**

Debe señalarse que aunque mediara la realización de controles fitosanitarios, los mismos se realizan, en forma conjunta por parte de los funcionarios de los dos países, antes de la intervención de la primera aduana (en este caso la brasileña), por lo que los tiempos medios entre la entrada del camión al predio y la presentación de la documentación a la Receita Federal, pueden estar influenciados por este concepto. Distinto es el caso del tiempo insumido entre la liberación de la aduana brasileña y la intervención de la argentina, donde no media intervención de control alguna y es la parte del proceso que explica la mayor cantidad del tiempo de estadía del camión.

En sentido contrario (exportaciones argentinas / importaciones brasileñas), el tiempo demandado por los controles argentinos se ubicó en 3,5 horas, mientras que los correspondientes a Brasil demandaron, en promedio, 4 horas.

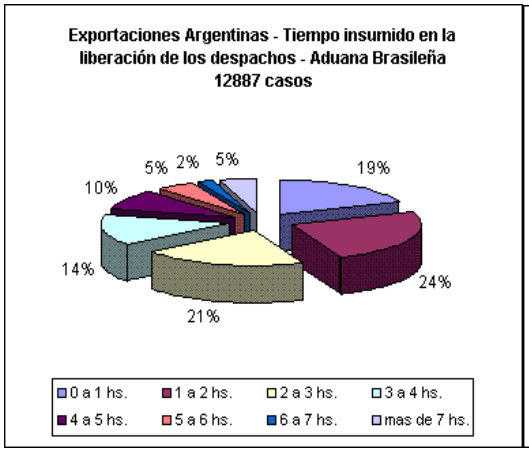
La tabla y gráfico que siguen, construidos con los datos de una muestra de 12.887 exportaciones argentinas /importaciones brasileñas, brindan la misma información que la presentada en el caso de las exportaciones brasileñas /importaciones argentinas y permite extraer análogas conclusiones.

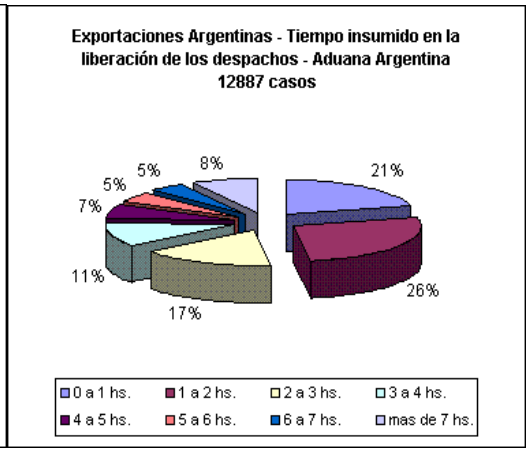
En este caso, en el rango de 0 a 7 horas de intervención de ambas aduanas se resolvieron (liberaron) el 73% de los despachos.

Exportaciones Argentinas / Importaciones Brasileñas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 12.887 Vehículos			
Tiempo de los controles (en horas)	**Cantidad de vehículos liberados**	**%**	**% acumulado**
0 a 1	91	0.7%	0.7%
1 a 2	787	6.1%	6.8%
2 a 3	1511	11.7%	18.5%
3 a4	1921	14.9%	33.4%
4 a 5	1951	15.1%	48.6%
5 a 6	1660	12.9%	61.5%

Exportaciones Argentinas / Importaciones Brasileñas Tiempo de control de ambas aduanas Total de casos: 12.887 Vehículos			
Tiempo de los controles (en horas)	**Cantidad de vehículos liberados**	**%**	**% acumulado**
6 a 7	1445	11.2%	72.7%
7 a 8	1100	8.5%	81.2%
8 a 9	695	5.4%	86.6%
9 a 10	414	3.2%	89.8%
10 a 11	266	2.1%	91.9%
11 a 12	137	1.1%	92.9%
12 a 13	82	0.6%	93.6%
más de 13	827	6.4%	100.0%

El desempeño de cada aduana en los tráficos aludidos, se muestra en los gráficos siguientes donde se aprecia la cantidad de despachos por rango horario resolvió cada una de ellas.





El tiempo medio de permanencia los camiones en la CUF en el caso de las exportaciones argentinas /importaciones brasileñas fue de 36 horas y 45' (con una mediana de 25 horas). De esta forma, el tiempo excedente de permanencia respecto del insumido en los controles se ubica en promedio en 29 horas. El tiempo promedio de permanencia del camión en la CUF puede discriminarse de la siguiente forma:

Concepto Exportación Argentina – Importación Brasileña	Tiempo medio en minutos (1)	Incidencia de (1) sobre el tiempo de permanencia total del camión en el CUF
Lapso medio entre la entrada del camión al predio y la presentación ante la aduana de Argentina de la documentación requerida para el trámite (completa y sin errores)	580	26.2%
Tiempo medio que demanda la liberación del camión por parte de la aduana Argentina	211	9.5%
Lapso medio entre la liberación de la aduana de Argentina hasta la presentación de la documentación (completa y sin errores) en la aduana Brasil	1033	46.7%
Tiempo medio de intervención de la aduana brasileña hasta la liberación del vehículo	241	10.9%
Tiempo medio entre la liberación del vehículo por la aduana brasileña y la salida del mismos del predio	148	6.7%

Estos valores son demostrativos de importantes demoras no imputables a los controles públicos (salvo las intervenciones fitosanitarias que demandan una hora, aproximadamente) originados en problemas o comportamientos atribuibles en general a los agentes privados que intervienen en el comercio internacional carretero.

Los agentes privados y su incidencia en la fluidez del transporte en la frontera

Como se señalara, el tiempo medio de permanencia de los camiones en la frontera resulta, en muchos casos de los analizados, notoriamente superior al que demanda la realización de las tareas de control de los distintos organismos. La experiencia recogida en las visitas realizadas y la elaboración de los datos presentados para los vehículos que utilizaron el paso de Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR), donde los procedimientos no difieren de los que se verifican en los distintos pasos de frontera de Argentina con Brasil e incluso de los pasos de frontera del MERCOSUR, así lo corroboran.

Una parte importante de las demoras evitables en la frontera está relacionada con la

oportunidad y grado de completitud que tiene la documentación asociada a las cargas y al transporte. Muchas veces, entre el tiempo de arribo del camión a la frontera y la presentación de la documentación respectiva ante las autoridades aduaneras, media un lapso importante, explicado por faltantes y carencias en aquélla. Asimismo, son usuales los casos en que el camión atraviesa la frontera de un país y queda detenido en el otro lado por problemas análogos o falta de pago oportuno de los derechos respectivos.

Otro factor que explica algunas altas estadías en las fronteras es la utilización de la misma como ámbito de descanso del personal de conducción en virtud de las condiciones de seguridad que en general ellas brindan.

El sistema de penalidades impuesta por la Receita Federal en la EADI de Uruguayana (BR) - único caso conocido - a los despachos que no formalicen la presentación de la documentación completa en el lapso de una hora desde su arribo a la terminal, ha logrado reducir significativamente los inconvenientes de este tipo. Asimismo, se penaliza la permanencia en la Terminal de los vehículos que no abandonaran la misma en el lapso de una hora desde su liberación, lo que corrobora la existencia de importantes permanencias no necesarias de los vehículos en el recinto, atribuibles a decisiones privadas.

La dificultad asociada a la documentación y el pago de derechos no es menor, toda vez que en la mayoría de las vinculaciones bilaterales la utilización de los tránsitos es, como se mencionó, escasa y en algunos casos incluso, por ausencia de instalaciones, la carga con problemas no puede desligarse del camión que la transporta. Es importante aquí el nivel de capacidad y solvencia de los exportadores e importadores para prever el cumplimiento de la legislación aplicable y afrontar los pagos que se derivan de la operación que realizan.

Otro aspecto para enfatizar esta cuestión está dado – condiciones de mercado mediante – por la posibilidad de importadores y exportadores de trasladar en forma total o parcial a los transportistas el costo de estos tiempos evitables, ya que si, como todo lo indica en la actualidad, la misma fuese alta, no habría mucho incentivo económico – al menos en las mercaderías de bajo valor agregado – para estimular un accionar más eficiente por parte de los demandantes del servicio de transporte.

A pesar de lo mencionado, no se aprecia el énfasis debido en la contribución que el sector de agentes privados que participa en el comercio internacional (transportistas, despachantes de aduana, exportadores e importadores), puede aportar a la fluidez del comercio carretero, en caso de adoptar pautas operativas adecuadas y elevar sus estándares de capacitación y solvencia.

Si bien es menester elevar el nivel de eficiencia pública en los pasos de fronteras (y de hecho existe un margen importante de actuación en la materia), no lo es menos que para lograr una disminución eficiente de los costos de la logística del comercio internacional, se requiere que este proceso sea acompañado con un incremento en la eficiencia con que se desenvuelven los actores privados.

Remitir un despacho de exportación boliviano a la frontera de Desaguadero, por ejemplo, sin respetar la normativa vigente en tal sentido en el Perú puede implicar que el camión no pueda ingresar a territorio peruano o en su defecto que se extraigan muestras del producto para su análisis, lo que conlleva una estadía de carga y vehículo en la frontera de aproximadamente tres días. Problemas de esta índole (o similares, en lo que ataña al pago de derechos o documentación) generan tiempos que gratuitamente se atribuyen a “la frontera”, cuando obviamente no son imputables a la misma.

La existencia de aptitud profesional para generar (o disponer de) la documentación necesaria para el comercio internacional, la oportunidad del pago de los derechos, el conocimiento acabado de los requisitos en materia de importación del país de destino de la mercadería, las pautas operativas de los transportistas, etc., son cuestiones que se dan por cumplidas satisfactoriamente, cuando en la práctica son las causales de viajes o estadías en frontera más largas que las que podrían alcanzarse en la situación actual, aún con las restricciones existentes en materia de integración de controles y horarios de atención.

La no existencia de ámbitos de capacitación y formación en torno a cada paso de frontera y la escasez de programas de incentivos, son una muestra de que estos aspectos, en oposición a las falencias públicas, no son considerados de importancia, cuando en verdad tienen un grado de significatividad muy relevante - quizás el mayor - a la hora de explicar los sobrecostos generalizados del transporte internacional carretero.

Documentación asociada al transporte internacional

No se aprecia – a pesar de ciertas críticas en este sentido – que la documentación exigible en la actualidad para el comercio internacional carretero sea excesiva o que plantee problemas para su llenado. Antes bien, la experiencia muestra que los problemas con la documentación, en la mayoría de los casos se deben a la falta de capacitación o a la poca profesionalidad de los despachantes de aduana y al desconocimiento, o no observancia, de las normas o requisitos de importación del país receptor por parte de los despachantes y exportadores. A una conclusión similar arriban dos estudios de caso, de fecha reciente, sobre varios pasos de frontera entre Brasil y Uruguay[7].

Tipología de paso de frontera deseable y posible para la región

Pasos seleccionados para las tareas de campo

Se visitaron y estudiaron, utilizando una metodología específica de análisis diseñada a tal fin, ocho pasos de frontera de Sudamérica, que muestran una serie de características que los tornan aptos para obtener, a partir de su análisis y evaluación una serie de conclusiones extrapolables a otros pasos de frontera de la región y extraer de su conocimiento los elementos constitutivos de una tipología de paso de frontera deseable y posible para la región. Entre otras, algunas características de los pasos de frontera analizados, son las siguientes:

- Involucran a siete países de la Región.
- Salvo en el caso de Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR) y de Santana do Livramento (BR) – Rivera (UR), los restantes son los pasos más importantes en el vínculo bilateral respectivo.
- Por ellos se transportaron en el año 2000 un total de aproximadamente 6 millones de toneladas, o sea, un tercio del comercio intrarregional carretero.
- La visita incluyó al paso de frontera de mayor importancia de Sudamérica, Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR), y al único paso cuya infraestructura fue diseñada para la realización conjunta y en un solo país de los controles a las cargas y pasajeros, Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR).
- Presentan una tipología variada en función del grado de integración física de los controles: total para pasajeros y cargas en el caso de Sao Borja (BR) – Santo Tomé (AR); total para cargas y pasajeros pero en distintos ámbitos físicos en Santana do Livramento (BR) - Rivera (UR); total para pasajeros y

[7] GEIPOT (2000) y Jung de Andrade (2002) (mimeo)

parcial para cargas en Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR) con el criterio país de entrada país sede; total y única para pasajeros e inexistente para cargas en Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR); inexistente en Tambo Quemado (CH - BO), Huaquillas (EC)– Aguas Verdes (PE) y Santa Elena (VE) – Pacaraíma (BR) y proyectada en Desaguadero (BO - PE).

- También presentan una variada interrelación con la actividad económica de las poblaciones aledañas: intensa y conflictiva en Desaguadero (BO - PE) y Huaquillas (EC) - Aguas Verdes (PE); intensa y proactiva en Paso de Los Libres (AR) – Uruguayana (BR); inexistente en Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR) y Tambo Quemado (BO - CH).
- Se presentan en ellos, con diversa intensidad, toda la gama de operatorias aduaneras (tránsitos, nacionalizaciones y formalización de exportaciones en frontera) inducidas, en algunos casos, por las pautas operativas del comercio internacional y, en otras, por disposiciones normativas de las aduanas nacionales.
- Muestran variado grado de importancia de los productos que requieren intervención fito – zoo sanitaria, en la composición total de las cargas transportadas.
- Cuentan con controles fitosanitarios integrados física y funcionalmente: verificaciones al unísono y trabajo sobre la misma muestra en Santana do Livramento (BR) – Rivera (UR), Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR) y Paso de los Libres (AR) - Uruguayana (BR), en el lado brasileño.
- Presentan diversidad en materia de direccionalidad de los flujos, viajes en lastre, ruptura de la carga en frontera y trasbordo de la mercadería.
- Muestran disímiles dotaciones de infraestructura y equipamiento: excelentes como en Santo Tomé - Sao Borja, Santana do Livramento – Rivera y en el lado brasileño de Paso de los Libres – Uruguayana; muy precaria como en el lado boliviano de Desaguadero o el lado argentino de Fray Bentos – Puerto Unzué, etc.
- Se verifican en ellos varios casos de administraciones por terceros (públicos o privados) de los recintos para el control de las cargas.
- Presentan el único caso de paso de frontera donde la provisión de infraestructura, equipamiento y administración es realizada por una empresa privada cuyo control es ejercido por una autoridad binacional (Santo Tome – Sao Borja).

Todos ellos carecen de la figura de un administrador general de la operatoria del paso de frontera con mandato delegado legalmente por los países involucrados. En el caso del paso Santo Tomé - Sao Borja, el responsable del contralor del contrato de concesión de la infraestructura del centro de frontera y del puente internacional, cumple, más por ascendencia personal que legal, un rol que podría acercarse a la figura del gerente.

Características de un paso de frontera deseable y posible para la región

Como se mencionara, un paso de frontera puede ser definido como el conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas, puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Un paso “deseable” es aquel que, cumpliendo con esa definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos:

(i) que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para

todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional), se presten en forma integrada, física y funcionalmente, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia;

(ii) que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas; y

(iii) que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para si mismos como para las cargas. El paso "deseable", asimismo, es aquel que por su desempeño, minimiza los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.

El análisis y la evaluación de los pasos visitados, permitió visualizar un conjunto de elementos esenciales, que aunados determinan una tipología de pasos de frontera que hemos dado en llamar "deseable", cuya adopción permitirá lograr un salto cualitativo de significatividad en el desempeño de los pasos de la región y cuya consecución no requiere de modificaciones sustanciales en los marcos legales e institucionales vigentes, aunque sí de una buena dosis de compromiso político y capacidad ejecutiva.

Las características identificadas para el "paso deseable", en enumeración no taxativa, son las siguientes:

- Existencia de centros de control integrados para el transporte de cargas y pasajeros (las características de los pasos, la infraestructura disponible y el acuerdo de los gobiernos determinará si se tratará de Centro Unificados, Áreas de control integrado de cargas en un país y de pasajeros en el otro o bien, centros integrados con el criterio de país de entrada de la mercadería país sede de los funcionarios);
- Integración física y funcional de los controles que permita que el vehículo y la mercadería sean "vistos una sola vez";
- Infraestructura apta para el desarrollo de todas las modalidades aduaneras consagradas en la legislación aplicable;
- existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, nombrado por los países, quien tiene a su cargo la coordinación y control de gestión de todos los organismos intervinientes e interactúa con las matrices de éstos, otras instancias gubernamentales de los países involucrados y los agentes privados, para proponer los cambios organizativos, de infraestructura, normativos y de procedimientos que resulten necesarios para lograr una mayor eficiencia en el paso;
- existencia de un Consejo Consultivo conformado por los organismos y usuarios privados del paso
- cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición, estimado de acuerdo a los estándares que surgen de las rutinas integradas de control;
- interconexión de los sistemas informáticos de los entes similares de ambos países;
- participación privada en la provisión, mantenimiento y ampliación de la infraestructura y equipamiento necesario, a la que se retribuye mediante el pago de los agentes privados por los servicios demandados y/o peaje, si se tratase de una nueva interconexión física;
- sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo, accesible para los distintos actores involucrados en forma directa o indirecta;
- determinación política de los países concernidos para permitir el desarrollo de todas las modalidades operativas prevista en la normas regionales vigentes: exportaciones, importaciones y tránsitos aduaneros;
- los países intervinientes y el gerente del paso deben desarrollar un espacio de capacitación continua de los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera, para profundizar y actualizar el

conocimiento que los mismos tienen de las normas y procesos que se llevan a cabo en el paso, a fin de reducir errores operativos y optimizar el funcionamiento.

Asimismo, en caso de mantenerse restricciones operativas como el trasbordo normativo o coactivo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera (como en los casos de Uruguay y Perú), las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta.

La definición del paso deseable no debe ser vista sólo como un conjunto de disponibilidades en materia de infraestructura y equipamiento. Se trata de un concepto íntimamente unido al de integración entre los países, que debe estar internalizado por los estados y plasmado como un proyecto de fusión particular en cada caso. La frontera, es un ámbito ideal para sintetizar la retórica de la integración y la capacidad de gestión para llevarla adelante en forma plena.

No obstante la importancia que se le reconoce a los pasos de frontera como articuladores de los procesos de integración y de la innegable contribución que la facilitación de los mismos entrega al incremento de la competitividad de las producciones nacionales, ningún paso de frontera de los relevados en las tareas de campo - ni de la región -, cumple en forma completa con las condiciones definidas para caracterizar el paso deseable. Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR) es el único que satisface todas las condiciones en materia de localización, integración física, infraestructura y equipamiento, además de presentar una figura cercana al administrador de gestión que se propone para el paso deseable.

Recomendaciones

En base a las conclusiones presentadas en el apartado anterior, se brinda una serie de recomendaciones sobre los distintos aspectos relacionados con la facilitación de los pasos de frontera entre los países de Sudamérica.

Infraestructura vial

En la medida en que los procesos de integración de los países sudamericanos continúen con el ritmo y dirección que se han venido verificando en los últimos años y que la relación de los dos bloques económicos de la región (CAN y MERCOSUR) avance en la implementación de políticas cooperativas, las redes viales de conexión regional deben ser sostenidas y mejoradas como una herramienta central para los crecientes intercambios de personas y bienes que es dable esperar. Asimismo, deberán vertebrarse las conexiones necesarias para brindar nuevas alternativas de comercialización a las producciones regionales, contribuyendo a que las mismas incrementen su competitividad.

Los proyectos viales incluidos en la Iniciativa IIRSA, destinados a brindar las condiciones de borde para el desarrollo de los corredores de integración, incrementarán sus tasas de retorno si los pasos de frontera incluidos en cada uno de los ejes de integración alcanzan un estadio de desenvolvimiento operativo eficiente. En afecto, los ejes de integración deben ser vistos como una unidad, donde los pasos de frontera y la facilitación que se alcance en los mismos son elementos de importancia en cualquier proyecto de desarrollo.

Deben removerse los obstáculos que genera la infraestructura vial en los pasos de frontera por insuficiente, inadecuada o afectada en su disponibilidad por la actividad económica de las poblaciones aledañas. Problemas de esta índole que repercuten sobre la circulación se han detectado en cuatro de las quince vinculaciones de mayor importancia y en la frontera de Ecuador - Perú: Cristo Redentor (CH – AR), por problemas de cierres originados en las nevadas invernales y en Foz de Iguazú – Ciudad del Este (BR – PA), Desaguadero (PE – BO) y Yacuiba – Salvador Mazza (BO – AR) y Huaquillas (EC) – Aguas Verdes (PE), por problemas de saturación u ocupación de la vía (el puente internacional) por parte de actividades comerciales de las poblaciones aledañas. En todos los casos, los países han identificado y elaborado con diverso grado de desarrollo los proyectos respectivos para levantar las restricciones existentes, los que salvo el túnel de baja altura en el sistema Cristo Redentor, se encuentran incluidos dentro de la iniciativa IIRSA[8].

Elementos deseables para los pasos de frontera de la región

Integración de controles y sistemas

Los países deben avanzar en forma más decidida hacia la integración de los controles en la frontera, prevista en las normativas y acuerdos regionales. Dicha integración – a los efectos de lograr una mayor eficiencia - no debe limitarse a los aspectos físicos de localización de los entes de control sino que debe apuntar a eliminar la secuencialidad de los controles tanto entre los organismos de un país como en los organismos similares de ambos países para llegar al concepto de “mirar la mercadería o abrir el vehículo una sola vez” (integración funcional).

La integración funcional de los controles redundará no sólo en una mayor eficiencia operativa, y por ende en un menor tiempo insumido en los controles, sino en un incremento sustantivo de la calidad de éstos y en la integridad de los procesos; se aumentará el número de eventuales canales rojos al realizarse la verificación en forma conjunta, pero los tiempos de verificación total se disminuirán.

En función de las características que presente el paso de frontera y de la infraestructura disponible, dicha integración podrá realizarse tanto en un único ámbito o en sendos recintos ubicados en cada país, con el criterio de país de entrada de la mercadería, país sede los funcionarios.

Análogamente a la integración funcional de los controles y como condición deseable para éstos, resulta necesario lograr a la brevedad una integración de los sistemas informáticos utilizados por los órganos de control de cada país, a fin de evitar tareas y controles redundantes y las inconsistencias que hoy se verifican en las operaciones de comercio exterior.

En el mismo sentido, los funcionarios que realizan los controles en la frontera, deberían contar con comunicación informática con las bases de datos de sus organismos centrales (fitosanitarios, transporte, salud, etc,) y éstos, a su vez, dispondrían de la información necesaria para evaluar el desempeño de los agentes públicos y, en su caso, el de los operadores privados en el uso de sus permisos y habilitaciones.

[8] En la frontera de Desaguadero (BO) – Desaguadero (PE) las limitaciones que planteaba la interconexión vial fue levantada mediante la construcción de un nuevo puente que permite evitar el tránsito por las vialidades urbanas de ambos países. No obstante la indefinición sobre la implantación del CEBAF proyectado genera una subutilización de la inversión realizada ya que los transportes de carga continúan utilizando el puente viejo. El proyecto incluido en IIRSA se refiere al mencionado CEBAF.

Las aduanas de los países de la región deben realizar las tareas necesarias que les permitan actuar en forma interdependiente y descansar las unas en el accionar de las otras. El crecimiento que ha experimentado el comercio requiere de sistemas efectivos de control de las mercaderías, ya que cada vez resulta más difícil intervenir físicamente. El desafío que tienen que afrontar las administraciones es cómo facilitar el flujo comercial sin dejar de ejercer un control efectivo. Hasta ahora, el control es esencialmente físico, lo que supone tiempo y esfuerzo y redunda en un procedimiento costoso para las dos partes interesadas.

En los países que han logrado avances significativos en los procesos de integración, los procedimientos de control han cambiado totalmente y siguen evolucionando. Se aplican métodos de trabajo modernos para simplificar y orientar con precisión los controles en los casos en que se necesitan y en que se sabe que van a ser más efectivos. Especialmente, la informatización, la adopción de nuevas tecnologías como los sistemas de transporte inteligente, los controles de auditoría posteriores a las importaciones y la utilización de herramientas de análisis y modelizado inteligente de la información, basadas en tecnología de "data warehousing" y "data mining", son técnicas cuyo uso se está generalizando cada vez más y que se están perfeccionando constantemente.

La tecnología de la información se utiliza cada vez más entre las administraciones aduaneras y el comercio. Las declaraciones aduaneras electrónicas acortan la duración del despacho de aduanas en las fronteras[9]. Los sistemas informáticos no deben utilizarse únicamente para aceptar declaraciones, sino que deben constituirse en la plataforma para nuevos sistemas que complementen los sistemas nacionales ya existentes y que permitan a las aduanas de los Estados miembros comunicarse entre ellas.

En forma más específica, los datos de salida de una aduana deben convertirse en los de entrada de la otra. Se incrementará, de esta forma, la eficiencia operativa y la integridad fiscal de los despachos.

Normas de procedimiento y control de gestión

A fin de lograr un comportamiento homogéneo en todos los pasos de frontera, los funcionarios que allí se desempeñan deberían contar con normas eficientes de procedimientos (manuales de procedimiento) y ser capacitados y evaluados en forma permanente. Similar recomendación se extiende a los funcionarios aduaneros que intervienen en los depósitos fiscales de origen o destino de la carga. Avances en este sentido revertirán en mejoras institucionales en los organismos nacionales con ingerencia en el comercio internacional, toda vez que deberán revisar sus pautas operativas, los estándares de operación y las dotaciones de personal con que cuentan, generando un mayor resguardo e integridad fiscal para los países y el incremento de sus condiciones competitivas por la mayor eficiencia pública adquirida.

Las normas de procedimientos aludidas deben incorporar la integración funcional de los controles y la dotación de personal necesaria responderá, no a la costumbre, sino a los nuevos estándares definidos para cada tipo de intervención.

Las áreas de control integrado en los pasos de frontera deben contar con un sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo, de uso obligatorio para cada uno de ellos. Dicho sistema, de sencilla resolución técnica,

[9] La Aduana de la República de Bolivia está implantando un sistema de "MIC-Electrónico" basado en el uso de la tecnología de tarjetas inteligentes (chip). Este sistema facilita el tránsito entre los puertos libres de Bolivia ubicados en terceros países y sus aduanas interiores, así como también permite realizar el control vehicular en los caminos interiores.

permitirá establecer fehacientemente los tiempos insumidos en cada uno de los controles y registrará los tiempos incurridos atribuibles a los agentes privados. Asimismo, resultará de utilidad para evaluar en forma continua el desempeño de las agencias públicas, generando información de estándares y ajustes de desvíos. La información que genere el sistema aludido debería ser accesible en forma inmediata, utilizando Internet, a todos los actores vinculados directa o indirectamente con el comercio internacional.

El tipo de sistema que se propone se encuentra implementado – aunque no en forma completa – en el paso de Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR). En este caso se trata de un sistema desarrollado por el concesionario del complejo binacional donde se registra la fecha y hora de inicio y culminación de cada trámite en cada uno de los organismos que operan en el lugar, pero el mismo no es de uso obligatorio.

En el resto de los pasos donde es posible acceder a información estadística sobre la operatoria de control, la misma se refiere a horarios de ingreso y egreso del vehículo al y del área de control y eventualmente al horario de liberación de las cargas por parte de cada una de las aduanas.

Capacitación del personal de los organismos presentes en la frontera

Los entes gubernamentales deberían instrumentar un programa de capacitación continua de los agentes que se desempeñan en frontera y evaluar en forma permanente su desempeño. La – por lo general - lejanía de los pasos de frontera respecto de las sedes de los organismos y las dificultades presupuestarias, imposibilitan el acceso a los cursos de formación y actualización que se brindan en las sedes matrices.

Gestión de los pasos de frontera. El gerente o administrador del paso de frontera

En cada paso de frontera coexisten varios organismos nacionales y agentes privados, cada uno de ellos con una cultura organizacional y objetivos propios, que requieren de una acción (figura institucional binacional) integradora de los mismos que supere las parcialidades, para vincularlas en pos del objetivo específico del paso de frontera como tal, cual es lograr la mayor eficiencia operativa, sujeto a las restricciones de dar cumplimiento estricto a la normativa aplicable.

Adicionalmente, se requiere que sea capaz de conducir, afianzar y perfeccionar el proceso de integración en el paso de frontera que, en una aproximación a las prácticas empresarias, debe ser visto como una importante y compleja operación de fusión entre dos empresas: en este caso los países limítrofes, por intermedio de los organismos presentes en el paso.

Esta figura proactiva, hoy ausente en los pasos de frontera de la región (su presencia en forma parcial se verifica sólo en Santo Tomé – Sao Borja), debería ser nombrada por las Cancillerías de los países y tendría la misión de gerenciar el funcionamiento del paso de frontera generando y propiciando las condiciones operativas eficientes para el mismo.

Para ello, debería contar con capacidad para controlar la gestión de los distintos organismos presentes y para interactuar con las instancias públicas de cada país, a fin de inducir modificaciones en los marcos normativos, institucionales o de procedimientos vigentes, que redunden en mejoras para el funcionamiento del paso. Asimismo, debería interrelacionarse con los agentes privados usuarios del paso (que intervienen en el comercio internacional) y con el concesionario del área de control integrado, a fin de evitar los problemas usuales que generan demoras innecesarias a los transportistas. Asimismo, en los casos en que la explotación del área de control se

encontrara concesionada, el administrador deberá fiscalizar el cumplimiento del contrato de concesión respectivo.

Esta figura debería ser complementada con un Consejo Consultivo, conformado por los agentes públicos y privados usuarios del paso, que tendría la misión de controlar y evaluar los aspectos de funcionamiento del mismo, realizar propuestas destinadas a mejorar su eficiencia y participar en la evaluación de los resultados de las modificaciones adoptadas. También intervendría en la definición e implementación de los programas de capacitación, divulgación e incentivos destinados a los agentes privados que intervienen en el comercio internacional.

Esta participación permitirá comprometer a los agentes privados en el programa de mejoras del paso, identificar más certeramente los principales problemas operativos y la bondad de las soluciones adoptadas para revertirlos.

Horarios de atención para el transporte de cargas

El horario de funcionamiento de los controles a las cargas, debería ser establecido a propuesta del Gerente del paso, de común acuerdo con los agentes privados que operan en el mismo y atendiendo a sus pautas operativas. Si la modalidad lo ameritara, podrían funcionar en distintos horarios que los indicados por la normativa regional. En todos los casos los distintos organismos involucrados en las tareas de control deben tener un horario de atención homogéneo.

En un principio, se entiende apropiado un horario de atención no menor de 12 horas diarias de lunes a viernes y, si el volumen y las pautas operativas que se verifican en el paso lo justifica, durante los siete días de la semana.

La extensión de los días de atención o del horario debería evaluarse en conjunto con las prácticas operativas de los agentes privados (transportistas, despachantes de aduana, etc.) y el grado de disponibilidad de servicios conexos existentes fuera del paso (bancos, depósitos de cargas, etc.).

La bondad de cualquier modificación de importancia en la operación de los pasos de frontera, como por ejemplo un cambio en los horarios de atención, debería avalarse con la realización de una prueba piloto que entregue los resultados cuantitativos de la solución adoptada y justifique su permanencia.

Los servicios que los distintos organismos públicos prestan en la frontera durante el horario que se estime oportuno para el funcionamiento del paso, deberían ser gratuitos, eliminando una práctica actualmente usual en algunos países como es la habilitación mediante un pago de horarios extraordinarios. En caso de restricciones presupuestarias de los organismos, se aprecia más transparente y funcional establecer una tasa de uso general de las instalaciones con afectación exclusiva al pago de los salarios del personal actuante.

Infraestructura, equipamiento y participación privada

Habida cuenta de las restricciones presupuestarias que los estados de Sudamérica por lo general enfrentan y de la necesidad de resolver, en lapsos breves, las falencias que se verifican en los pasos fronterizos más relevantes, se entiende apropiado que, cualquiera sea el desenvolvimiento que presente el proceso de integración, se realice un aprovechamiento racional de la infraestructura disponible.

En este sentido, las acciones deberían orientarse a utilizar, para el desarrollo de los controles integrados, cuando la hubiere, la infraestructura disponible en uno de los países, que, de esta forma, se realizarían en el mismo ámbito físico. Estos centros

unificados podrían estar localizados en el mismo paso fronterizo o en sus inmediaciones, no debiendo esto último ser obstáculo para encarar el emprendimiento.

En este aspecto debería evaluarse la conveniencia y factibilidad de esta alternativa en los siguientes pasos de frontera:

- Desaguadero (BO) – Desaguadero (PE): Terminal Aduanera S.A. que funciona como recinto aduanero del Perú;
- Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR): Zona Franca Río Negro ubicada a la vera del puente internacional y lindera con el centro de frontera;
- Ciudad del Este (PA) – Foz de Iguazú (BR): Terminal privada ALGESA en Ciudad del Este; Estación Aduanera de Interior en Foz de Iguazú;
- Foz de Iguazú (BR) – Puerto Iguazú (AR): Estación Aduanera de Interior, en Foz de Iguazú;
- Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PA): Terminal privada Chaco – Y, cercana al paso, en el lado paraguayo.

En el caso de Desaguadero, la utilización de la terminal privada como área de control integrada (CEBAF), al menos en forma provisoria, no demandaría modificaciones de importancia y permitiría, además de la integración de los controles, aprovechar en forma eficiente la nueva conexión vial entre ambos países, que permite el paso de los vehículos de carga sin ingresar en las vialidades urbanas.

En los casos de Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PA) y Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), las instalaciones, por su tamaño y funcionalidad, se muestran, a priori, aptas para funcionar como áreas de control integradas y mejorarían en forma importante las dotaciones actuales en materia de equipamiento e infraestructura. Adicionalmente, en Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR), habida cuenta de la obligación de nacionalizar en la frontera la carga que ingresa a Uruguay y de la práctica usual de formalizar en la misma las exportaciones, las instalaciones de almacenamiento de la zona franca permitirían desligar la carga con eventuales problemas de documentación y/o pago de derechos, del vehículo que la transporta.

En el paso de Ciudad del Este (PA) – Foz de Iguazú (BR), dada la existencia de infraestructura apta en ambos países, la alternativa que debería evaluarse es la utilización de la terminal privada ALGESA, ubicada del lado paraguayo, como recinto aduanero para la totalidad de la carga que ingresa al Paraguay por este paso y localizar allí el centro de control integrado con el criterio de país de entrada de la mercadería – país sede de los controles; en la actualidad, ALGESA sólo funciona para graneles y contenedores, mientras el resto de la carga se verifica en las dependencias de la aduana ubicadas a la vera del puente internacional. De forma análoga, utilizar la EADI de Foz de Iguazú para los despachos que ingresan a Brasil.

En lo que hace al paso de Foz de Iguazú (BR) – Puerto Iguazú (AR), la alternativa que se estima considerar es la localización de la totalidad de los controles en un único recinto utilizando para ello la Estación Aduanera Interior de Foz de Iguazú.

En los pasos de frontera donde no se verifique la existencia de infraestructura apta en ninguno de los dos países, las inversiones se deberían canalizar hacia la construcción de centros unificados de control para el transporte de cargas, en el mismo paso o en sus adyacencias.

En materia de control de transporte de carga y pasajeros, el área donde se lleven a

cabo las verificaciones debe contar con:

- Recintos adecuadamente diseñados y planificados para las funciones a desarrollar.
- Único recinto binacional para el control de cargas y pasajeros, dotado de reserva de espacio para eventuales ampliaciones, o recintos únicos para cargas y pasajeros, por separado, que involucren todos los trámites.
- En los casos de único recinto;
  - existencia de vías diferenciadas para la circulación de vehículos de carga y pasajeros.
  - Espacio físico diferenciado para el control de cargas y pasajeros.
- Controles de ingreso y egreso de los vehículos, con barreras y sistemas de gestión informatizados, llevando a cabo, en ellos, un precontrol de la documentación.
- Balanza informatizada con impresión de documento de control y centralización de información en el sistema de gestión.
- Área de control de pasajeros dotada de servicios básicos a los usuarios: sanitarios, comedores, información turística y general sobre los países, comunicaciones, servicios bancarios y/o de cambio de moneda.
- Cantidad de dársenas adecuadas al movimiento de vehículos del paso, considerando la estacionalidad del flujo.
- Existencia de vías diferenciadas para automóviles y ómnibus y, eventualmente – si el número lo amerita –, para tránsito vecinal fronterizo.
- Playas de estacionamiento para camiones que ingresan al predio con boxes numerados y diferenciados por tipo de carga (general, refrigerada, peligrosa) y por tipo de operación que realizan (importación, exportación o tránsito). En el caso de cargas peligrosas, la playa debe estar aislada del resto y equipada con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames.
- Edificios de administración donde se ubique la totalidad de los organismos de control de los países que intervienen en los trámites de liberación de las cargas, el eventual concesionario y las entidades financieras. Estos edificios deberán contar con todas las facilidades para la operación, espacio físico suficiente, circulación adecuada que impida el acceso a terceros a las áreas de los administrativos y técnicos, adecuada ambientación de acuerdo a las características de la zona geográfica del paso, comunicaciones y sistemas informáticos.
- Sistemas de seguridad y operabilidad adecuados para la atención del paso sin interrupciones por factores externos, generadores de emergencia y tanque de abastecimiento de agua potable (si fuese necesario), sistema antiincendio, duplicidad de sistemas de comunicaciones de voz y datos.
- Edificio de comedor para camioneros.
- Edificio de sanitarios para camioneros, dividido en sanitarios para damas y para caballeros, con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería.
- Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia.
- Edificio de laboratorios fitosanitarios con playa específica para el control de las mercaderías en el área donde se encuentren instalados los organismos de control. Eventualmente, instalaciones para los controles zoosanitarios de animales vivos.
- Edificio de inspección física, con boxes para estacionamiento de vehículos en forma simultanea y oficinas de las agencias aduaneras de los países.
- Depósitos para mercaderías retenidas y en trámite para cada una de las aduanas y para cada tipo de mercadería (comunes, refrigeradas, etc.).
- Asimismo, en caso de mantenerse restricciones operativas como el trasbordo

normativo o coactivo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera, las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga, que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta.

- Área de fumigación cerrada, totalmente aislada de la playa general.
- Edificios destinados a los operadores de comercio exterior de ambos países equipados con todos los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas, acceso a los sistemas informáticos aduaneros – y otros organismos involucrados en el control, si correspondiere - de los dos países y al sistema de control de gestión del paso.
- Opcionalmente, el complejo debería contar, fuera del área de control integrado, con un Centro Logístico de Apoyo a las empresas de transporte, importadores y exportadores, patio de estacionamiento, depósitos para mercaderías, oficinas para operadores de comercio exterior, servicios para camioneros, etc.

El programa de inversiones adicionales en infraestructura debe equilibrar entre los requerimientos de corto y mediano plazo para hacer frente a crecientes volúmenes de comercio; pero al mismo tiempo, proyectar el impacto de un mayor fortalecimiento de los procesos de integración en general y los procesos de facilitación de los pasos de frontera en particular. Todo ello, dando primerísima importancia – en los casos que resulte pertinente - al desarrollo económico local de las regiones fronterizas, para que se conviertan en verdaderos espacios de integración y de facilitación del comercio, antes que lo contrario, como sucede actualmente en algunos casos.

Las inversiones que se realicen deben tener una dimensión adecuada para atender en forma eficiente los flujos de comercio que se prevean, pero considerando que no deben responder a las necesidades del actual estadio de integración de los controles y eficiencia operativa, sino a los nuevos criterios en materia de gestión que formarán parte integrante de todo proyecto que se desarrolle.

Debido a las restricciones presupuestarias que enfrentan la mayoría de los Estados, pero no sólo por ello, resulta deseable la participación a riesgo del capital privado en el desarrollo y explotación de este tipo de emprendimiento, retribuyéndose la inversión realizada mediante el pago, por parte de los usuarios, de las tasas de uso que resulten apropiadas.

Dicha participación debe enmarcarse en el criterio de que contribuya a mejorar la eficiencia operativa y la calidad de los controles en los pasos de frontera, para que el costo que demande la utilización de las nuevas facilidades, sea inferior a los beneficios que de ellas se obtendrán en términos de reducción de costos generalizados de la logística del comercio internacional. Adicionalmente, como se señalara, allí donde la hubiera, debería priorizarse la utilización de infraestructura existente con características aptas para funcionar como centros de control integrados.

Los principales pasos de la región presentan una escala de operación que los tornan aptos para la explotación a riesgo por parte de un privado que costee en forma total o parcial la inversión que resulte necesaria. En pasos de menor importancia relativa desde el punto de vista de las cargas transportadas, pero de importancia desde el punto de vista de la integración y el desarrollo regional será necesaria la participación de los Estados involucrados en el financiamiento de las obras, para que las tarifas cobradas a los usuarios permitan el balance especificado en el apartado anterior.

La capacidad de pago de los usuarios existe pero debe aplicarse a bienes y servicios que generen un circulo virtuoso de eficiencia en los pasos de frontera .En muchos

casos, incluso, se realizan pagos por servicios inexistentes o de menor valor como por ejemplo en Desaguadero (BO) donde los transportistas abonan tasas de 20 y 14 dólares para importaciones y exportaciones respectivamente, aunque el concesionario no brinda servicio alguno ni cuenta con la mínima infraestructura necesaria; o en Paso de los Libres (AR) donde las exportaciones argentinas continúan pagando la tasa de uso del COTECAR aunque todo el trámite de verificación se realiza en Brasil.

Una mención especial merece el principal pasos de frontera de la región: Paso de los Libres (AR) – Uruguayana (BR). En este paso, la integración física de los controles en el lado argentino, se encuentra demorada por la no realización de obras mínimas para la localización de los funcionarios brasileños, que de acuerdo a lo informado no superarían los 300.000 dólares (equivalente a un 3% del valor de las exportaciones diarias de Brasil a la Argentina que se realizan por ese paso). Asimismo, el COTECAR, que como se señalara en el capitulo respectivo, presenta una falta notoria de mantenimiento (vialidad interna, sanitarios, cerco perimetral, etc.) y adolece de problemas funcionales de simple resolución (inadecuado portón de salida, por ejemplo), que entorpecen notoriamente la operatoria.

Ante la dificultad que enfrenta el estado argentino para revertir estas restricciones, y en forma coincidente con las recomendaciones vertidas en este sentido, se entiende apropiado evaluar la alternativa de entregar en concesión las instalaciones del COTECAR a un operador privado, quien debería completar y mantener la infraestructura y equipamiento necesario para la operación de la terminal como área de control integrado.

Aspectos institucionales

La política de integración de los países de Sudamérica, tanto en lo que se refiere a la que se verifique en el seno de la CAN, en el del MERCOSUR o entre ambos bloques, puede evolucionar con distinto grado de realización: alcanzar un espacio económico único o un estadio menos ambicioso, y quizás más probable, caracterizado por la profundización de la zona de libre comercio. Cualquiera sea el desarrollo que se verifique, la facilitación del comercio carretero internacional, en particular en los pasos de frontera, debe ser estructurada y profundizada como elemento sustancial para mejorar la competitividad de las producciones nacionales de la región. En un contexto caracterizado por las restricciones externas, la acción para lograr la facilitación de los pasos de frontera está dentro de los grados de libertad de los gobiernos.

Lograr mayores niveles de facilitación del comercio en los principales pasos de frontera de la región sudamericana requiere de enfoques mixtos y graduales, donde se privilegien las soluciones más económicas y efectivas. En este sentido, sobresale sin duda el desarrollo institucional y operativo que plasme la madurez del proceso de integración y maximice las inversiones existentes en materia de infraestructura y la identificación de las inversiones adicionales que optimicen y acompañen este desarrollo institucional.

El carácter sistémico de los avances en materia de desarrollo institucional que estarían al origen de una mayor facilitación en los principales pasos fronterizos de la región, así como la mayor eficiencia operativa y en términos de asignación de recursos de inversión en infraestructura física, estarían directamente relacionados con un genuino proceso de generación de ventajas competitivas sistémicas en los países de la región. En efecto, difícilmente se puede concebir un proceso de mayor competitividad en un marco de debilidad institucional, dificultades para internalizar los procesos de integración, ineficiencia operativa, carencias de infraestructura o inversiones sobredimensionadas y fenómenos de pobreza relativa en zonas fronterizas.

Las normas vigentes a nivel de cada uno de los bloques regionales en materia de integración fronteriza y transporte internacional, no requieren de nuevos agregados o compatibilizaciones extraordinarias; antes bien, el principal obstáculo está dado por su no cumplimiento y por la inexistencia de mecanismos eficientes para su internalización en cada país.

Los pasos de frontera constituyen un ámbito donde se aprecia claramente la madurez del proceso de integración de dos países y el grado de convencimiento y decisión política para llevarlo adelante. En este sentido la facilitación en integración (física y funcional) de los controles en los pasos de frontera debería ser una política de estado de los gobiernos, en particular entre aquellos que sólo disponen de una escasa cantidad de pasos de frontera de importancia en su comercio bilateral, como lo son en general, los pasos de frontera entre los países miembros de la CAN.

La retórica de la integración debe bajarse al nivel de capacidad de gestión para llevar a la práctica los objetivos en materia de facilitación planteados en los acuerdos regionales. Esta capacidad supone en principio internalizar los contenidos de dichos acuerdos y dar, por ende, cumplimiento a las normas o compromisos que de ellos se derivan y ser consecuentes en el trabajo de planificación, operación y gestión que demanda una mayor facilitación en los pasos de frontera.

Cobran aquí relevancia los esfuerzos orientados a permitir la realización, en los pasos de frontera de la región, de todas las modalidades aduaneras previstas en la legislación aplicable, en especial, los tránsitos aduaneros. En tal sentido, los principales obstáculos se presentan en las fronteras de Colombia con Venezuela y Ecuador, respectivamente, donde por distintos motivos se debe realizar el trasbordo obligatorio de la mercadería.

En el caso de la frontera Colombia - Venezuela, la existencia de problemas estructurales de importancia, no permiten ser optimistas en cuanto a revertir las restricciones en el corto plazo. No obstante lo señalado, nada obsta para que aún con la restricción apuntada, se puedan llevar a cabo con éxito la integración física y funcional de los controles y una cantidad importante de otras características señaladas como deseables para los pasos de la región. Debe recordarse que es, justamente, en los pasos de esta frontera, donde se indican uno de los mayores tiempos de permanencia de la mercadería, por lo cual la solución planteada – aunque se trate de un subóptimo – entregará importantes réditos respecto de la situación actual.

En el caso de la frontera Colombia – Ecuador, los Estados deberían sincerar la existencia del trasbordo coactivo y analizar si las razones esgrimidas para su implantación son reales y, en su caso, luego de las transformaciones económicas operadas en Ecuador, si continúan vigentes. De perpetuarse esta situación valen similares comentarios que los expresados en el párrafo anterior.

Una aproximación a la intervención en los pasos de frontera

Dado que los temas de facilitación de los pasos de frontera responden a las inquietudes de los gobiernos por generar escenarios económicos más competitivos e integrados en la región y que la implementación de las características deseables señaladas aquí no demandaría modificaciones normativas de importancia, cabe preguntarse entonces cuáles son los motivos por los que la concreción práctica de la voluntad política demora en implementarse y cuál sería, en su caso, una metodología de intervención adecuada para lograrlo.

En primer lugar, se estima que uno de los factores que torna compleja la adopción de

las soluciones necesarias en los pasos de frontera, está dado por el abordaje global del problema en lugar de privilegiar el tratamiento particularizado de cada paso y, en su caso, extrapolar luego algunas o todas de las soluciones obtenidas a los restantes pasos que vinculan a dos países, respetando las particularidades de cada uno de ellos.

En segundo término, deben destacarse los aspectos de la institucionalidad que han de verificarse en cada paso de frontera. Tanto los acuerdos alcanzados en el seno de la CAN como en el MERCOSUR tratan los aspectos fronterizos con una visión fuertemente integradora, de facilitación del comercio y del transporte de personas. Sin embargo, la práctica muestra una realidad muy diferente, lo que habla de los inconvenientes reales para implementar políticas y acciones que los gobiernos han acordado. Más aún, si las políticas fijadas en los acuerdos establecidos se hubieren llevado a la práctica, la definición de paso de frontera "deseable" sería un ajuste, mayor o menor, de los que se verificarían entre los países sudamericanos y el énfasis estaría puesto, entonces, en el accionar de los distintos actores privados.

La demora en la integración física de los controles en Paso de los Libres (AR) – principal paso de frontera del comercio bilateral de Argentina y Brasil y de Sudamérica – connota algo más que la dificultad para erogar las inversiones necesarias y ejemplifica la brecha entre las decisiones en materia de integración y la concreción de las mismas.

Asimismo, los mecanismos adoptados para intervenir en las fronteras a favor de una mayor integración en los controles y eficiencia operativa, muestran limitaciones, toda vez que hacen descansar en los organismos de control presentes en el paso, las decisiones en materia de oportunidad, mérito y conveniencia de las medidas. Así, se requiere – y espera - que organismos que no muestran, en general, un alto grado de eficiencia en su desenvolvimiento, realicen las transformaciones necesarias y eficientes en el ámbito fronterizo y que, a pesar de la inercia contraria a la integración, actúen proactivamente en ese sentido, aún cuando las medidas que deben impulsar no se encuentran dentro de sus objetivos primarios.

A pesar de la necesidad de que los organismos de los países alcancen un estadio de eficiencia aceptable, atar las propuestas de mejoras en los pasos de frontera a la consecución de ese logro, en virtud de la inercia institucional de éstos, peca de voluntarista y no augura ningún aporte valioso para superar las disfuncionalidades.

Por ello, se entiende que el abordaje de la facilitación de los pasos de frontera debe relacionarse con alguna fuerza externa a los mismos países, de manera tal que la posibilidad de implementarse no quede supeditada a la lógica de la ingeniería estatal imperante. La iniciativa IIRSA, que surgió por acuerdo de los mismos países sudamericanos, es una instancia que se entiende apropiada para encauzar, profundizar e internalizar los lineamientos generales que las mismas normativas vigentes establecen y obtener de las inversiones a realizar, el mayor retorno posible.

Las condiciones sustanciales enunciadas como deseables para los pasos de frontera de la región, sólo profundizan algunos aspectos de las políticas enunciadas por los gobiernos en materia de integración funcional de los controles y su implementación no demandaría modificaciones normativas de importancia. En tal sentido, el modelo de paso de frontera deseable – sus elementos constitutivos esenciales – debería ser homologado por los gobiernos de los países que integran la Iniciativa, como forma de plasmar y reforzar el consenso sobre la visión de los pasos de frontera y garantizar que el desarrollo de las acciones institucionales y las inversiones que se realicen se encuentren contenidas en el esquema aludido.

Como se mencionara, se advierte que los pasos de frontera son un elemento constitutivo de importancia de los ejes de integración. Por ello, en los proyectos de inversión en los ejes de integración que se analicen en el marco de la Iniciativa, deberían estar incluidos, como condición necesaria para su aprobación, el tratamiento y resolución de la integración funcional de los pasos de frontera existentes en cada uno de ellos, con un esquema constitutivo como el señalado. Igual tratamiento deberían recibir los proyectos referidos a implantación de nuevas interconexiones, fortalecimiento institucional para la integración fronteriza y centros integrados binacionales de control

A partir de la adopción de un paso deseable para la región, la intervención en los pasos de frontera debe producirse con un enfoque sistémico, donde se prioricen los desarrollos tendientes a la integración y consolidación institucional y al incremento de la eficiencia operativa de los agentes privados. Cada paso de frontera deberá ser encarado en este sentido como un proyecto de fusión "empresaria" donde deberán asimilarse culturas, prácticas operativas, objetivos y marcos procedimentales del conjunto de entidades públicas vinculadas al comercio internacional y al transporte internacional de cargas y personas que actúan en los mismos.

Así como con el concepto de corredor de integración se modifica el criterio de planificación y ejecución de la inversión física por parte de los países, la facilitación de los pasos de frontera requiere un concepto de abordaje similar. No habrá tal facilitación – al menos no la alcanzable – si no es a partir de un intenso trabajo de armonización e integración, donde la infraestructura deviene en una condición necesaria, pero de ninguna manera suficiente. El concepto "pavimentar las instituciones" cuya autoría pertenece al Sr. Ernesto Aranibar[10], resume adecuadamente el orden de prelación para lograr intervenciones exitosas.

Por ello, el tratamiento que aquí se privilegia es considerar cada paso de frontera como un proyecto de particular de integración binacional donde se logren e implementen los acuerdos institucionales necesarios, donde se lleven a cabo las tareas que demanda lograr el nivel de integración explicitado y donde se evalúen los resultados obtenidos y la pertinencia de los métodos adoptados.

La tarea de coordinar y liderar el proyecto de integración en cada paso de frontera no puede recaer en ninguno de los organismos de control presentes en el mismo, por mucha que sea la importancia relativa del ente, ni tampoco su concreción puede descansar en el supuesto de que los organismos similares de ambos países acuerden las soluciones particulares que se refieren a su operatoria y que la integración se materialice por la sumatoria de los acuerdos entre los mismos.

Tal situación obedece a varios motivos, entre los que cabe citar, en enumeración no taxativa: la resistencia que tales medidas – en general ante cualquier cambio en las rutinas establecidas - generan en los cuadros medios gubernamentales y específicamente en los funcionarios que actúan en la frontera; al hecho de que la fluidez del comercio en los pasos de frontera no es un objetivo universalmente compartido por los distintos entes de control, como no lo es el contribuir a la disminución de los costos de la logística del comercio internacional; la existencia de aspectos organizativos y de funcionamiento que exceden las competencias individuales de los entes. La responsabilidad puesta en manos de muchos, termina siendo la responsabilidad de nadie.

La experiencia ha demostrado que dejar en manos de los organismos la responsabilidad de llegar a los estadios de integración pretendidos, más allá de

[10] Gerente del Eje Interoceánico IIRSA.

algunos resultados auspiciosos (como los de los controles fitosanitarios en algunos pasos del MERCOSUR), no ha resultado positiva, al no estar contenidos dentro un programa priorizado política e institucionalmente, desarrollado con la participación de los organismos de control pero en forma exógena a éstos e imbuido de objetivos que superen los particulares de cada ente. En forma similar, en general no ha resultado del todo satisfactorio el desempeño, allí donde los hay, de los Comités de Frontera o similares, en materia de transporte de cargas, debido al escaso apoyo institucional para traducir en medidas concretas los acuerdos alcanzados.

Por ello, resulta necesario que cada proyecto "paso de frontera", tanto los nuevos proyectos de centros integrados de control como aquellos donde no se prevén grandes modificaciones en la infraestructura existente, cuente con la dirección y liderazgo de una figura binacional integradora de los distintos organismos que, como se mencionara, supere las parcialidades de los mismos para vincularlas en pos del objetivo específico del paso de frontera como tal, cual es lograr la mayor eficiencia operativa, sujeto a las restricciones de dar cumplimiento estricto a la normativa aplicable.

La figura del administrador – gerente del paso, designado por las Cancillerías, debe estar dotada de un significativo apoyo institucional (que traduzca la voluntad política de los gobiernos) para poder cumplir su cometido de "fusión" ya que por su intermedio se canalizarán los pedidos de modificación de aspectos normativos, operativos y de asignación de recursos que resulten necesarios.

La existencia de proyectos para la construcción de centros integrados de control en frontera (Desaguadero (BO - PE); Aguas Verdes (PE) – Huaquillas (EC) y Yacuiba (BO) – Salvador Mazza (AR); entre otros), incluidos dentro de la Iniciativa IIRSA y la posibilidad de concesionar el COTECAR de Paso de los Libres (o realizar las mejoras necesarias), brindan una excelente oportunidad de desarrollar en ellos, proyectos piloto que plasmen las condiciones endógenas y exógenas requeridas para el paso deseable en la región. Lo es también para determinar los tamaños de los emprendimientos – en función de las nuevas pautas operativas – y para establecer el modo deseable y posible de participación privada.

Asimismo, la existencia de un paso de frontera en la región como el de Santo Tomé (AR) – Sao Borja (BR) que reúne las características de infraestructura, equipamiento, funcionamiento y organización próximas a las deseables, se ofrece como una oportunidad para desarrollar en él la experiencia piloto de la integración funcional de los controles, de interconexión de los sistemas informáticos de los organismos de ambos países, de extensión de horarios de atención (existe el compromiso contractual de los Estados de extender el horario de atención durante las 24 horas a partir de fines del año 2003) e incluso – como se explicita más adelante – de variación en las pautas operativas de los transportistas.

En este caso, además de la infraestructura y equipamiento necesarios, se cuenta con un sistema de control de gestión de los despachos, existe una propuesta generada en el paso para la realización de controles al unísono y se encuentra presente una figura con un perfil similar – aunque deberían discutirse sus facultades – al esbozado para el gerente – administrador, por lo que el desarrollo de la experiencia no demandaría – salvo erogaciones marginales – más que la voluntad y decisión política de los Estados para llevarla adelante.

El presidente de la Comisión Mixta Argentina - Brasileña, que administra el paso de frontera, podría ser el encargado de liderar el proyecto, en tanto los países – y sus organismos – flexibilizarían algunas pautas organizativas y administrativas vigentes para poder acceder a la integración mencionada. El responsable del proyecto debería

contar con atribuciones para coordinar el accionar de los distintos servicios públicos existentes en la frontera y sería el medio para canalizar a los organismos centrales las solicitudes de modificaciones ad hoc que resulten necesarias.

El desarrollo de este proyecto pondría de relieve los cambios necesarios en los aspectos normativos y procedimentales que podrían ser luego extrapolados a los restantes pasos de frontera entre ambos países y proporcionaría una medida de la contribución que la mayor eficiencia alcanzable entrega a la facilitación del comercio.

Asimismo, una vez implantadas las modificaciones necesarias, el paso podría convertirse en un paso escuela donde los administradores de los otros pasos de la región deberían capacitarse. En virtud del mencionado efecto "imitación" que tiende a igualar las eficiencias operativas de los organismos de los países al nivel más cercano al de mejor desempeño, establecer el "paso escuela" puede generar retornos muy superiores a los recursos que tal implementación demandaría.

Aspectos referidos a los agentes privados

Capacitación, divulgación e incentivos

Si bien es menester elevar el nivel de eficiencia pública en los pasos de fronteras (y de hecho existe un margen importante de actuación en la materia), no lo es menos que para lograr una disminución eficiente de los costos de la logística del comercio internacional, se requiere que este proceso sea acompañado con un incremento en la eficiencia con que se desenvuelven los actores privados.

Habida cuenta de la incidencia que, en la generación de demoras en la frontera, tienen los agentes privados que intervienen en el comercio internacional, se torna necesario implementar un programa continuo de capacitación, divulgación e incentivos para los mismos. Este programa en principio podría vertebrarse en ámbitos cercanos al paso de frontera y ser estructurado por el administrador - gerente del paso. En el caso de los transportistas, la capacitación debería ser condición para el otorgamiento de los respectivos permisos internacionales.

La capacitación de los exportadores requiere ser instrumentada por los organismos nacionales con ingerencia en la promoción del comercio exterior de cada país. Resulta indispensable el conocimiento y cumplimiento, por parte de los exportadores, de la normativa aplicable en el país de destino para el producto de que se trate. Para ello resulta necesario la difusión sistemática de los requisitos exigidos por el país de destino y el listado de los productos cuya importación se ve afectada por la existencia de cupos o que requieren la obtención de licencias previas.

En aquellos casos de pasos de frontera donde se verifique una gran cantidad de errores en la confección de la documentación exigida o en su completitud, debería implementarse un sistema de penalidades, similar al establecido por la Receita Federal en la EADI de Uruguayana (BR), a los despachos que no formalicen la presentación de la documentación completa en un lapso dado desde su arribo a la terminal (en la EADI mencionada, el plazo máximo es de una hora). Esta medida en el paso de frontera aludido ha logrado reducir significativamente los inconvenientes de este tipo.

Acceso a la profesión de transportista

Los países deberían adoptar en el plano doméstico una normativa común o al menos similar en materia de regulación del transporte de carga en los aspectos referidos al acceso a la profesión de transportista, normas y características técnicas de los vehículos y habilitación de los conductores. El fortalecimiento institucional de las

administraciones nacionales de transporte debe ser encarado como un proceso que apunte a una mayor eficiencia y a elevar la profesionalidad de los transportistas.

Deberían arbitrarse los medios para lograr que los transportistas nacionales internalicen la totalidad de los costos asociados a la prestación del servicio. Esta mayor transparencia redundará en organizaciones empresarias con mayor nivel de profesionalidad y solvencia y por ende con mayor aptitud para participar en el mercado de transporte internacional..

Dado el mejor desempeño que presentan las empresas con mayores niveles de profesionalidad, debería analizarse la pertinencia de exigir – en un plazo razonable – el cumplimiento de normas de calidad a los operadores de transporte de cargas y pasajeros de la región.

Pautas operativas de los transportistas

Debe estudiarse con mayor profundidad la viabilidad e impacto del cambio en las pautas operativas de los transportistas en lo que hace al personal de conducción, toda vez que, como se ha mostrado, la incidencia de dichas pautas en la formación de los tiempos de viaje, en una importante cantidad de casos, resulta superior a la que deviene de la realización de los controles en la frontera. El ejercicio teórico mostrado en el Anexo del Capítulo III, determina la existencia de ahorros de tiempo sustanciales de adoptarse la doble conducción en el transporte carretero de cargas (de la misma forma en que se desarrolla el transporte automotor regular de pasajeros). Sin embargo, este cambio en la modalidad operativa, que a priori parece tan razonable de adoptar por el grueso de las empresas de transporte internacional, dista de ser un hecho generalizado para convertirse en una excepción.

Indagar sobre los reales motivos que inducen a las empresas a operar con un solo conductor o con una dupla de conductores (en las empresas que ello se verifica) debiera ser una tarea a encarar en la medida en que, si ello se debe a motivos que se originan en cuestiones que tienen que ver con políticas públicas, levantar las restricciones que generan tal ineficiencia en el uso del bien de capital, si ese fuera el caso, producirían beneficios generalizados en la cadena de producción de servicios de transporte automotor.

Asimismo, la ampliación de los horarios de atención en la frontera – llevándolos a la pretensión empresaria de horario ininterrumpido durante los 365 días del año – no redituará, de mantenerse la restricción operativa (y otras asociadas a la disponibilidad de servicios conexos), en reducciones sustanciales de los tiempos de viaje

En el caso de cambio en la modalidad operativa en materia de conducción, la atención ininterrumpida en las fronteras (en los pasos de mayor relevancia) contribuiría a potenciar la reducción en los tiempos de viaje. En principio, las ganancias en tiempos de viaje más que compensarían los costos de mantener en funcionamiento los controles en forma continua.

Dado que la índole del tema dificulta la obtención teórica de los beneficios esperables de una modificación como la señalada, se estima conveniente la realización de un programa piloto con un conjunto de transportistas - que operen en forma regular en uno o más pasos de la región – donde se cuantifiquen los resultados de la medida. Los estados podrían contribuir con un subsidio temporal para subvenir los costos de la mano de obra excedente necesaria, la que estaría vinculada a la empresa o empresas que participen del programa en forma eventual durante el plazo de vigencia del proyecto. Las empresas seleccionadas deberían ser en principio responsables del transporte de productos de valor agregado superior a la media, dado que se estima es en esta franja del comercio donde habría mayor interés en reducir los costos derivados

de los tiempos de viaje.

Este programa permitiría trabajar en conjunto con las empresas operadoras, impartirles al unísono cursos de capacitación y obtener una estimación de costos eficientes de operación del transporte internacional.

Las empresas que participen del programa podrían disponer de atención en frontera durante las 24 horas, todos los días de la semana. En tal sentido podría utilizarse una empresa usuaria de un paso de frontera del MERCOSUR donde se atienda en la actualidad durante las 24 horas para despachos en tránsito aduanero o bien en cualquier otra donde la atención de los servicios de pasajeros se realice durante las 24 horas.

El programa permitiría evaluar asimismo, el impacto de las eventuales reducciones de costos sobre el precio de los productos transportados y por ende obtener una medida de su potencial contribución al incremento del comercio internacional.

El desarrollo del programa, debe contar también con la participación de los exportadores, importadores y despachantes de aduana, de forma tal de evaluar los resultados obtenibles de un proceso armónico, donde todos los actores se desenvuelvan eficientemente y brinden las facilidades conexas necesarias para permitir la mayor fluidez en el despacho.

En caso de haberse avanzado en la implementación de la figura gerencial para el paso de frontera, éste, con el acompañamiento de profesionales con perfil adecuado, podría liderar el programa. En tal sentido en el paso de frontera de Santo Tomé – Sao Borja, se verifican condiciones de borde adecuadas para realizar una prueba de esta índole: horario de atención extendida para tránsitos aduaneros, compromiso contractual de los estados de extender la atención en forma gratuita durante las 24 horas a fines del 2003, figura cuasi gerencial, existencia de una empresa de transporte – usuaria habitual del paso – que en la actualidad utiliza doble conducción e importante cantidad de despachos con precios unitarios superiores a la media regional.

Los transportistas deben evaluar el costo beneficio de incorporar en forma masiva las tecnologías disponibles en materia de administración y gestión de flotas, que cuentan, entre otros, con soportes de gran utilidad para incrementar la seguridad en las rutas, disminuir los costos, controlar la operación de los conductores, brindar servicios a los clientes y prevenir los ilícitos. Esto no redundará en beneficios directos al paso de frontera pero sí al comercio internacional en materia de eficiencia y seguridad.

Asimetrías

Si bien la existencia de asimetrías, en el actual contexto caracterizado por la libertad de entrada y salida de oferentes, no implica un encarecimiento de los fletes de transporte internacional, su presencia y/o continuidad en el tiempo pueden generar (y de hecho generan) efectos negativos, tanto en los aspectos relativos al grado de transparencia en que se desenvuelven los mercados de transporte, como en aquellos que afecten finalmente la libertad de circulación del transporte internacional que la normativa regional mayoritariamente consagra, generando trasbordos compulsivos de la mercadería en la frontera. Por ello, al menos en los casos donde las condiciones asimétricas son esgrimidas para obstaculizar la libre circulación de los transportes, se entiende necesario analizar en forma particularizada sobre los aspectos que las explican, lograr una cuantificación de las mismas y precisar las causas que determinan la elección de los transportistas por parte de los dadores de carga.

Otros aspectos

Las autoridades de transporte deben adoptar un grado mayor de compromiso con los problemas que se suscitan en los pasos de frontera y participar activamente en su monitoreo y en la resolución de las disfuncionalidades, aunque éstas se verifiquen en el accionar de otros organismos. Debe mencionarse que muchas autoridades nacionales no cuentan siquiera con la información básica para evaluar el desempeño de los pasos de frontera y el de sus administrados.

Deberían analizarse en detalle las causas que explican la no utilización de la modalidad de tránsito aduanero en aquellas fronteras donde ello resulta posible y evaluar el grado de eficiencia y cobertura de los depósitos fiscales existentes.

Los Estados deberían poner énfasis en el control de los ilícitos que se verifican en forma recurrente en algunos puntos particularizados de los principales corredores y prever la adopción de un sistema que permita controlar los horarios cumplidos por el personal de conducción

Debe instarse a los países para que generen los espacios jurídicos pertinentes que permitan y promuevan a nivel público el uso de documentos electrónicos, basados en la tecnología de firma digital, utilizando para su soporte elementos tales como tarjetas inteligentes, o EDI (Electronic Data Interchange) sobre Internet

Si bien la telemática aplicada al paso de frontera puede ser considerada como una herramienta orientada a facilitar y mejorar los controles que allí se realizan, los proyectos de implantación de la misma deben ser seriamente evaluados en función del costo, el beneficio obtenible y la oportunidad de su aplicación. La deseable incorporación de nuevas tecnologías en los pasos de frontera debe ser la consecuencia del grado de madurez alcanzado por los países en materia de integración y gestión de los pasos de frontera y resultar funcionales al contexto en que deberán utilizarse

Tal como se comentó en el apartado previo, la información básica de los diferentes países se encuentra dispersa entre diferentes bases de datos de organismos nacionales e internacionales con la característica de que cada base dispone de una porción, mayor o menor, de la información y que no se verifica homogeneidad entre las distintas fuentes.

La falta de consistencia en las cifras macroeconómicas y de comercio exterior observable en las distintas fuentes disponibles y la ausencia de homogeneidad a nivel de cada país en la presentación de la información referida al transporte de cargas y pasajeros y la infraestructura, cuando no la carencia de la misma, redundan en una ardua tarea de búsqueda y compatibilización que demanda costosos esfuerzos, genera distintos niveles de tratamiento sobre un mismo suceso y restringe la disponibilidad de recursos para los procesos analíticos y nucleares que dan origen a los trabajos encarados.

En tal sentido, se entiende apropiado estructurar, en el marco de la Iniciativa, una base que contenga datos provenientes de diferentes fuentes con la información básica y usualmente utilizada en los trabajos de los organismos internacionales y que pueda mantenerse permanentemente actualizada de manera de que la misma opere como una data room "oficial", permitiendo no sólo orientar en mejor forma los esfuerzos y recursos, sino, contribuir a una mayor fortaleza institucional de los organismos concernidos.

Cursos de Acción

En base a las recomendaciones presentadas, se detallan a continuación los lineamientos generales de las acciones a encarar para obtener una mayor fluidez en el comercio carretero, en particular en los pasos de frontera de la región.

Infraestructura vial regional

- Mantener la Planificación y gestión de la red con criterio bi o multi nacional (Ejes de integración)
- Desarrollo de los proyectos IIRSA y
- Acuerdos y previsión de los gobiernos para mantenimiento y mejora de la red vial regional
- Vertebrar nuevas alternativas de conexión física necesarias para el aumento de la competitividad regional
- Incorporar la los proyectos viales IIRSA la transformación de los pasos de frontera asociados al corredor

Pasos de Frontera

- Avanzar en el desarrollo de un programa para transformar los principales pasos de la región en pasos deseables y encarar un conjunto de acciones destinadas a mejorar la eficiencia del comercio carretero.
- Establecer el paso IIRSA

Componentes del programa

Tareas preliminares

• Profundizar la definición del paso deseable
• Acordar las características del paso deseable con países concernidos.
• Homologar el paso deseable como paso IIRSA
• Evitar intervenciones en los pasos que, aunque puedan morigerar algunas de las disfuncionalidades existentes, se aparten de los elementos constitutivos del paso IIRSA
• Adoptar la premisa de exigir que en los proyectos de inversión referidos a implantación de nuevas interconexiones, fortalecimiento institucional para la integración fronteriza y centros integrados binacionales de control que se analicen en el marco de la Iniciativa, deben estar incluidos, como condición necesaria para su aprobación, el tratamiento y resolución de la integración funcional de los pasos de frontera existentes en cada caso, con un esquema constitutivo similar al homologado.
• Definir las misiones y funciones, perfil y competencia del Gerente del paso y establecer su inserción institucional. Definir el alcance del Consejo Consultivo
• Aprovechamiento racional de la infraestructura existente y de la voluntad de participación del capital privado
• Someter a consideración del gobierno argentino la factibilidad de concesionar el COTECAR de Paso de los Libres, para que funcione como área de control integrado.
• Analizar – en conjunto con los gobiernos involucrados – la factibilidad técnico –

económico – política de utilizar la infraestructura existente en torno a algunos pasos de frontera, como las áreas de control integrado del paso IIRSA.
▪ Desaguadero (BO) – Desaguadero (PE): Terminal Aduanera S.A. que funciona como recinto aduanero del Perú;
▪ Fray Bentos (UR) – Puerto Unzué (AR): Zona Franca Río Negro ubicada a la vera del puente internacional y lindera con el centro de frontera;
▪ Ciudad del Este (PA) – Foz de Iguazú (BR): Terminal privada ALGESA en Ciudad del Este; Estación Aduanera de Interior en Foz de Iguazú; con el criterio país de entrada de la mercadería país sede de los funcionarios. Existe un proyecto de nueva conexión fronteriza presentado en IIRSA)
▪ Foz de Iguazú (BR) – Puerto Iguazú (AR): Estación Aduanera de Interior, en Foz de Iguazú;)
▪ Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PA): Terminal privada Chaco – Y, cercana al paso, en el lado paraguayo.

Desarrollo de proyectos piloto

- Proyectos piloto Santo Tomé – Sao Borja a paso IIRSA del tipo Centro Unificado de Control. (solo se requiere de mínima inversión y fuerte decisión política)
- Santo Tomé Sao – Borja como paso escuela de administración y gestión de pasos
- Uruguayana – Paso de los Libres a Paso IIRSA del tipo País de entrada de la mercadería país sede, con concesión a la actividad privada del lado argentino o realización de las inversiones por parte del gobierno argentino.
- Desaguadero a Paso IIRSA del tipo CEBAF con tratamiento de influencia de poblaciones aledañas y factibilidad de utilización de infraestructura privada existente.

Incorporación del paso IIRSA en nuevos proyectos

Incorporación de los aspectos referidos al paso IIRSA en los proyectos de nuevas conexiones fronterizas orientadas a revertir las carencias de infraestructura del paso.

▪ Huaquillas – Aguas Verdes (CAN),
▪ Yacuiba – Salvador Mazza
▪ y el ya mencionado Ciudad del Este , Foz de Iguazú
▪ Tratamiento particular del paso Cristo Redentor – Túnel de baja altura

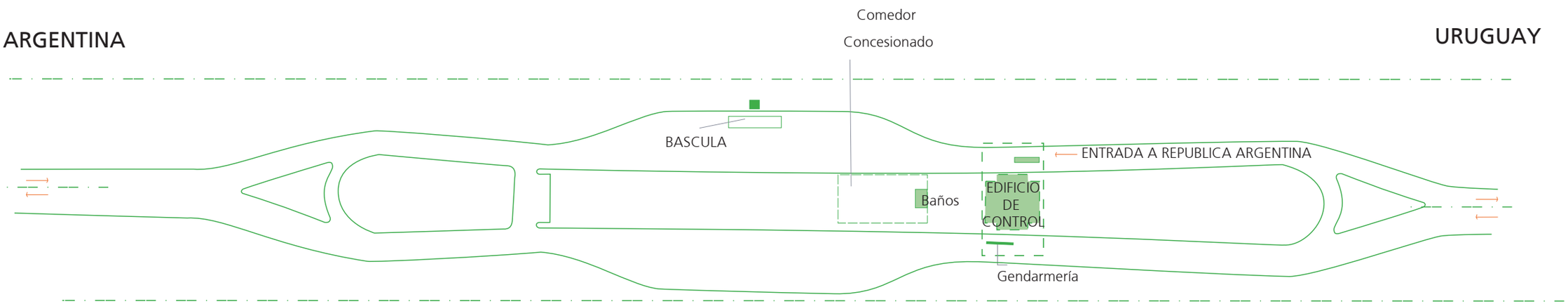
Acordar la secuencia de transformación del resto de los pasos

Definir la secuencia para la transformación del resto de los pasos de la región, en particular los pasos de frontera que presentan restricciones a la libre circulación Ecuador – Colombia; Colombia – Venezuela, donde el esfuerzo institucional y la voluntad política deberán ser mayores

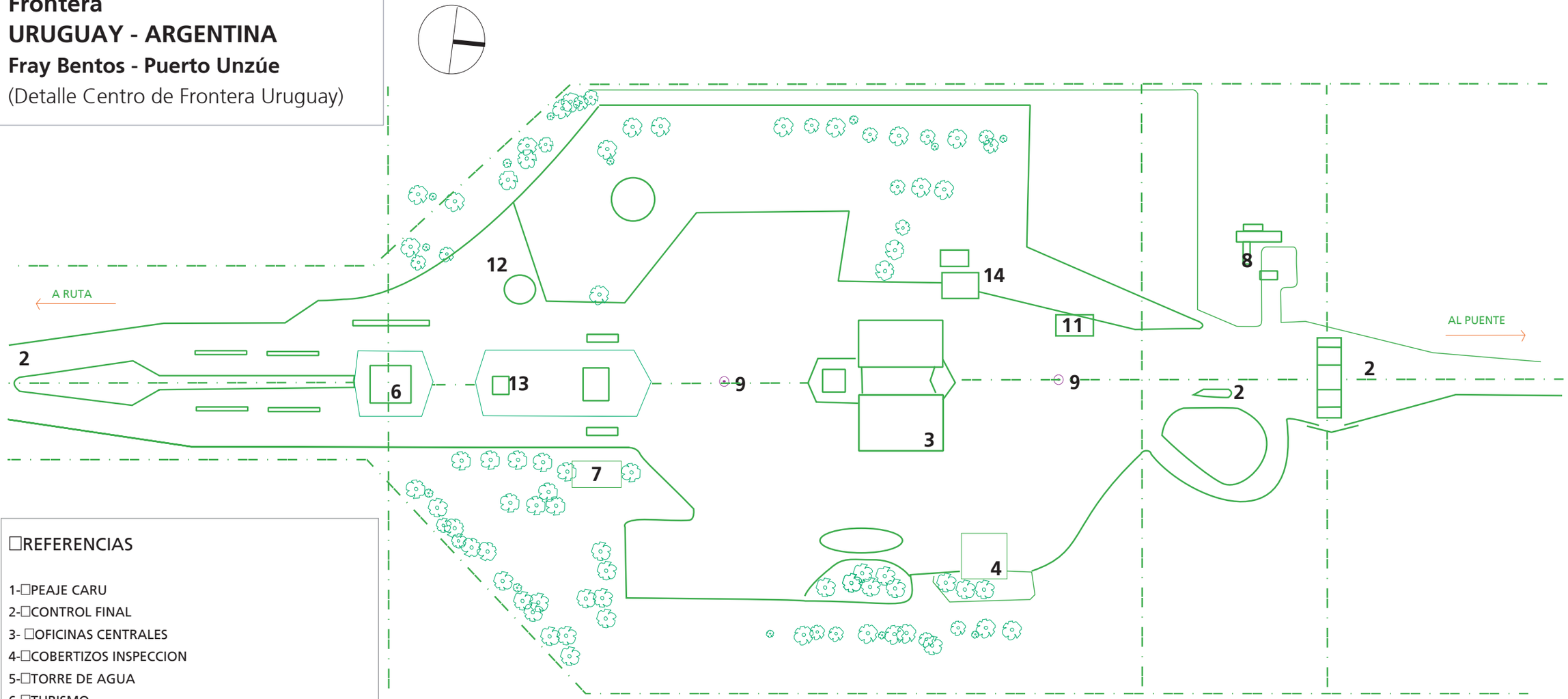
Otras acciones orientadas a mejorar la fluidez del comercio carretero

- Estudio – prueba piloto de modalidades de conducción alternativas
- Estudio – prueba piloto de impacto de atención 24 hs
- Estudio de los factores que explican la baja utilización del tránsito aduanero y el nivel de cobertura y eficiencia operativa de los depósitos fiscales
- Desarrollo de los programas de capacitación, divulgación e incentivos para los agentes privados.
- Estudio de asimetrías en la región
- Desarrollo de un “data room” para IIRSA que resuelva los problemas de acceso, homogeneidad y completitud de la información y contribuya al fortalecimiento institucional de las administraciones nacionales de transporte.
- Asistir la las agencias nacionales de transporte en el diseño e implementación de medidas proactivas orientadas a lograr una mayor eficiencia y profesionalización de las empresas del sector, tanto en el plano doméstico como en el internacional

Frontera
URUGUAY - ARGENTINA
Fray Bentos - Puerto Unzúe
(Detalle de Instalaciones Argentinas)



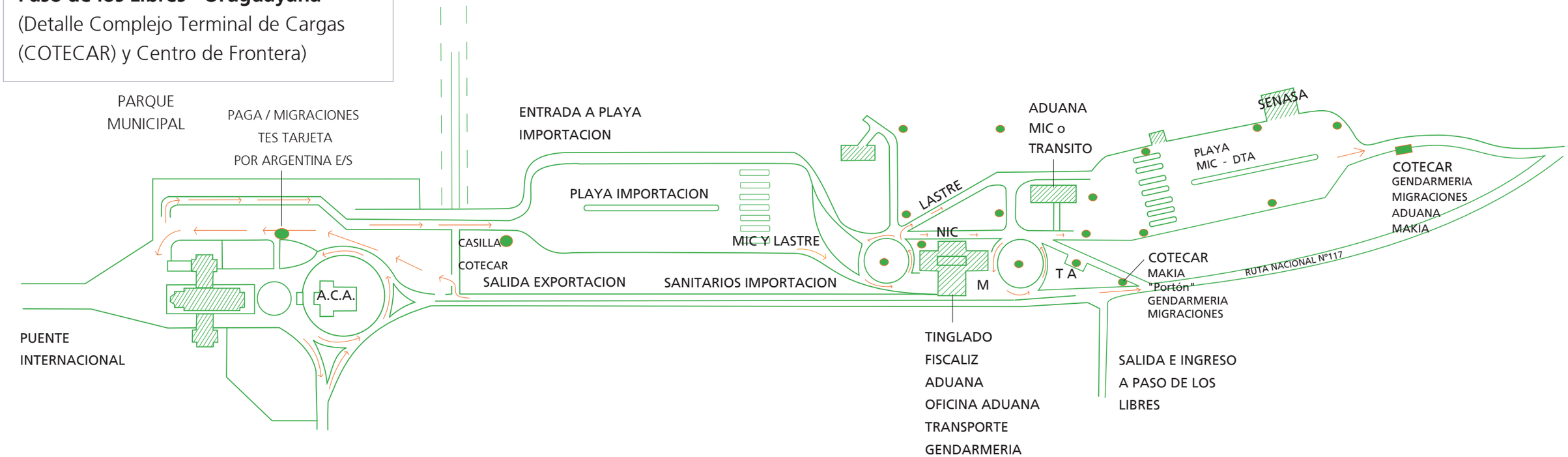
Frontera
URUGUAY - ARGENTINA
Fray Bentos - Puerto Unzúe
(Detalle Centro de Frontera Uruguay)



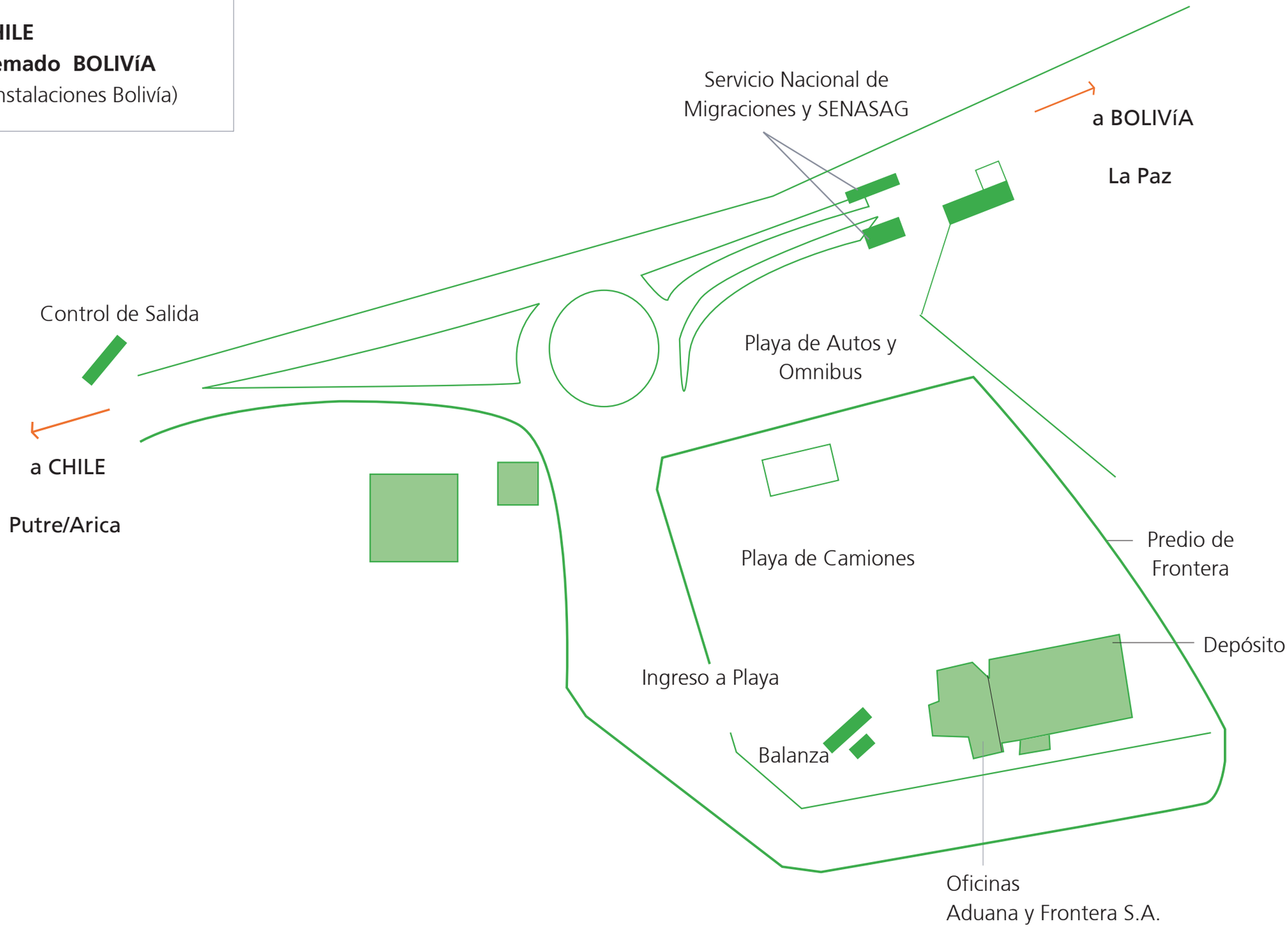
REFERENCIAS

1-PEAJE CARU
2-CONTROL FINAL
3- OFICINAS CENTRALES
4-COBERTIZOS INSPECCION
5-TORRE DE AGUA
6-TURISMO
7-"CORINE" PARADOR
8-PREFECTURA
9-TORRE ILUMINACION
10-CERCO DE SEGURIDAD
11-BALANZA
12-ESTACIONAMIENTO MERCADERIAS PELIGROSAS
13-BA ÑOS
14-DESPACHANTES

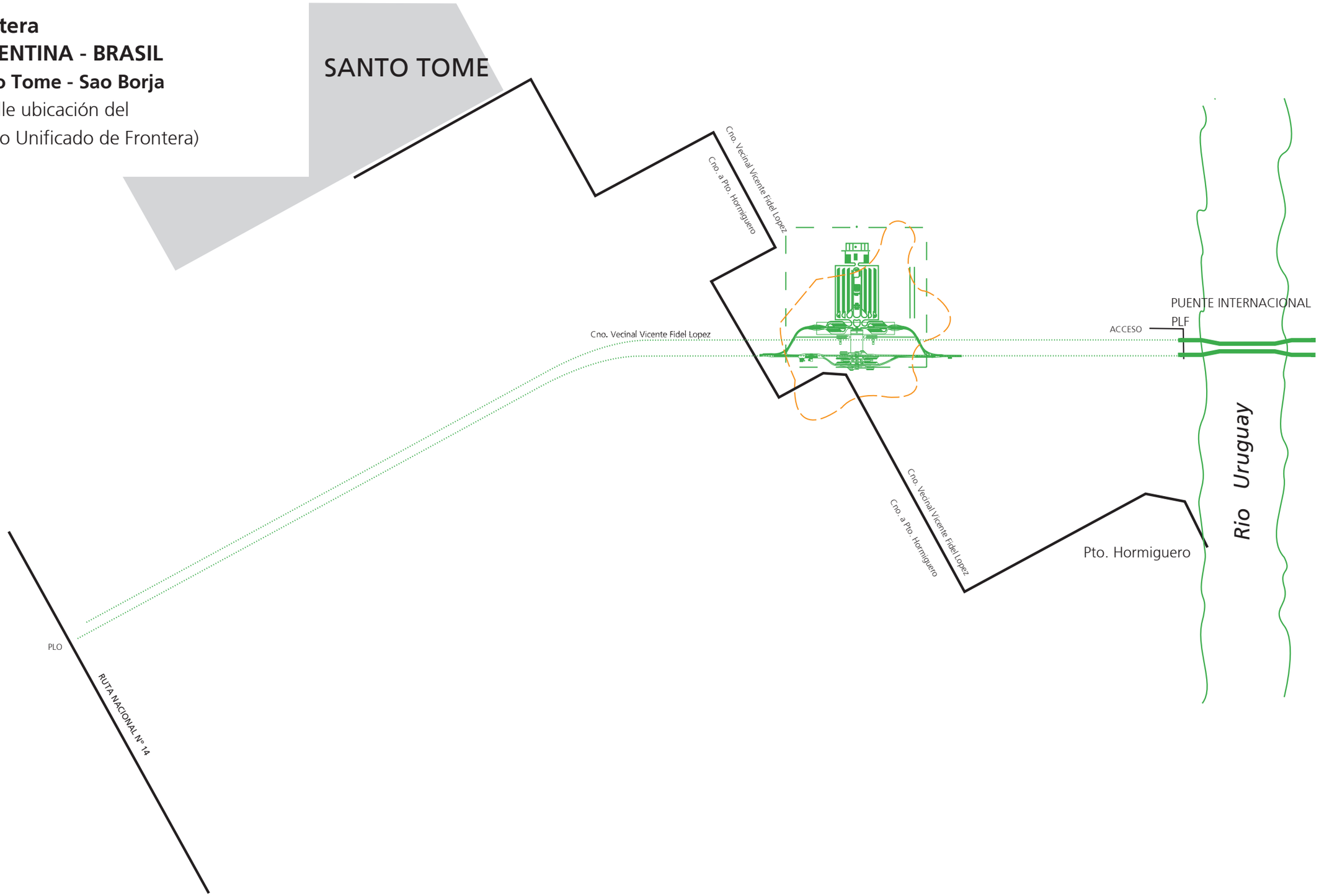
Frontera
ARGENTINA - BRASIL
Paso de los Libres - Uruguayana
(Detalle Complejo Terminal de Cargas (COTECAR) y Centro de Frontera)



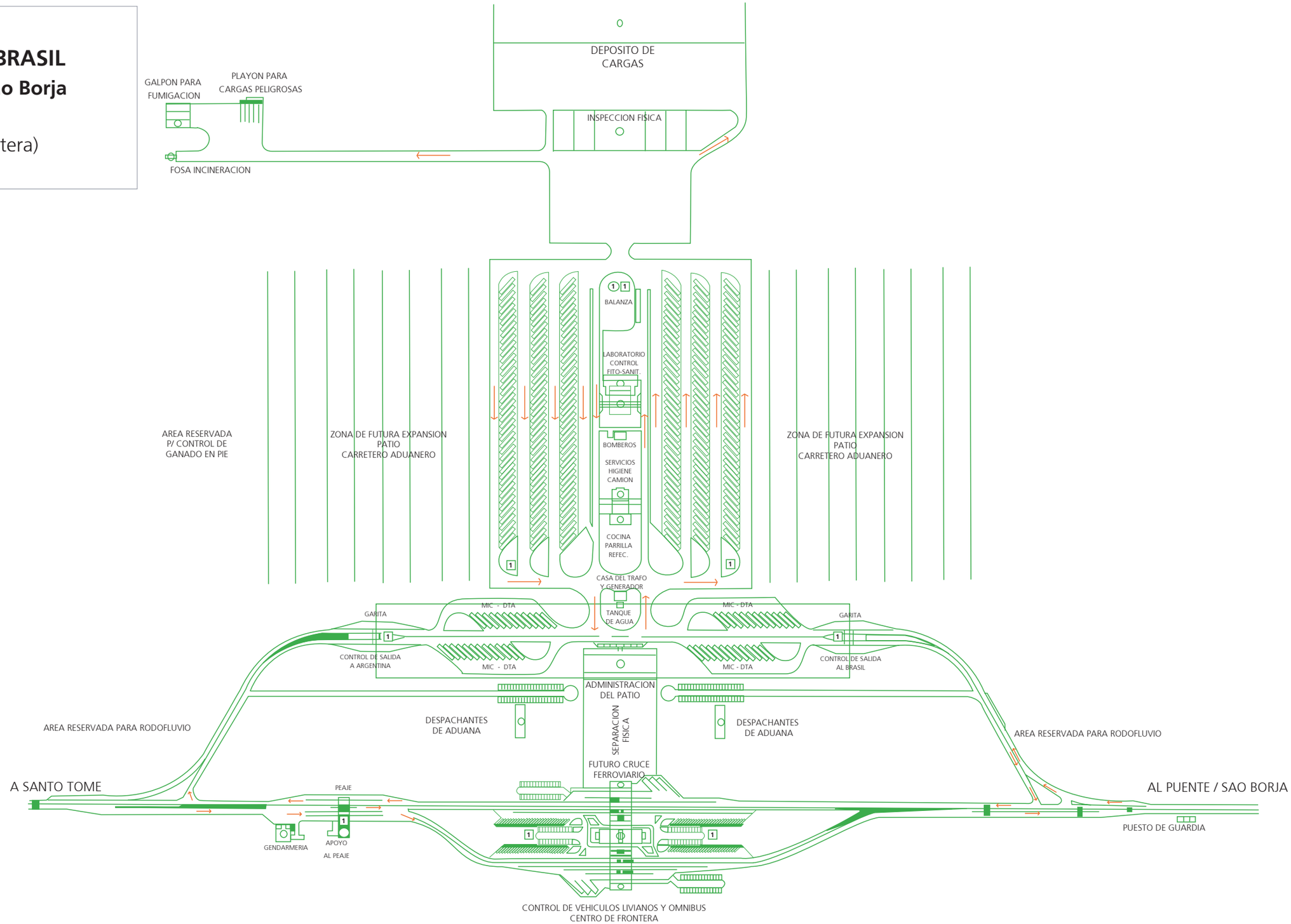
Frontera
B0LIVíA -CHILE
Tambo Quemado BOLIVíA
(Detalle de Instalaciones Bolivía)



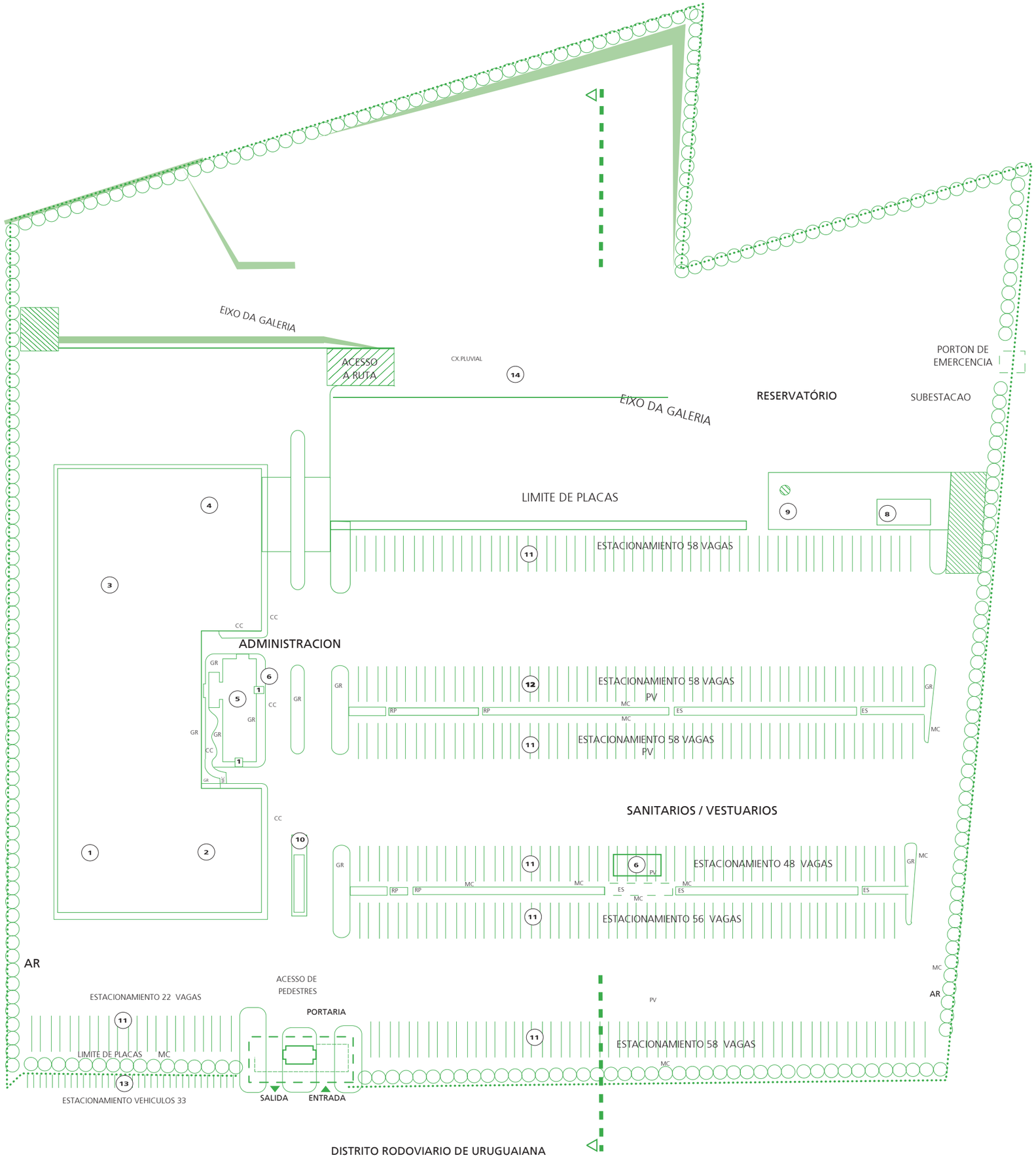
Frontera
ARGENTINA - BRASIL
Santo Tome - Sao Borja
(Detalle ubicación del
Centro Unificado de Frontera)



Frontera
ARGENTINA - BRASIL
Santo Tome - Sao Borja
(Detalle Centro
Unificado de Frontera)



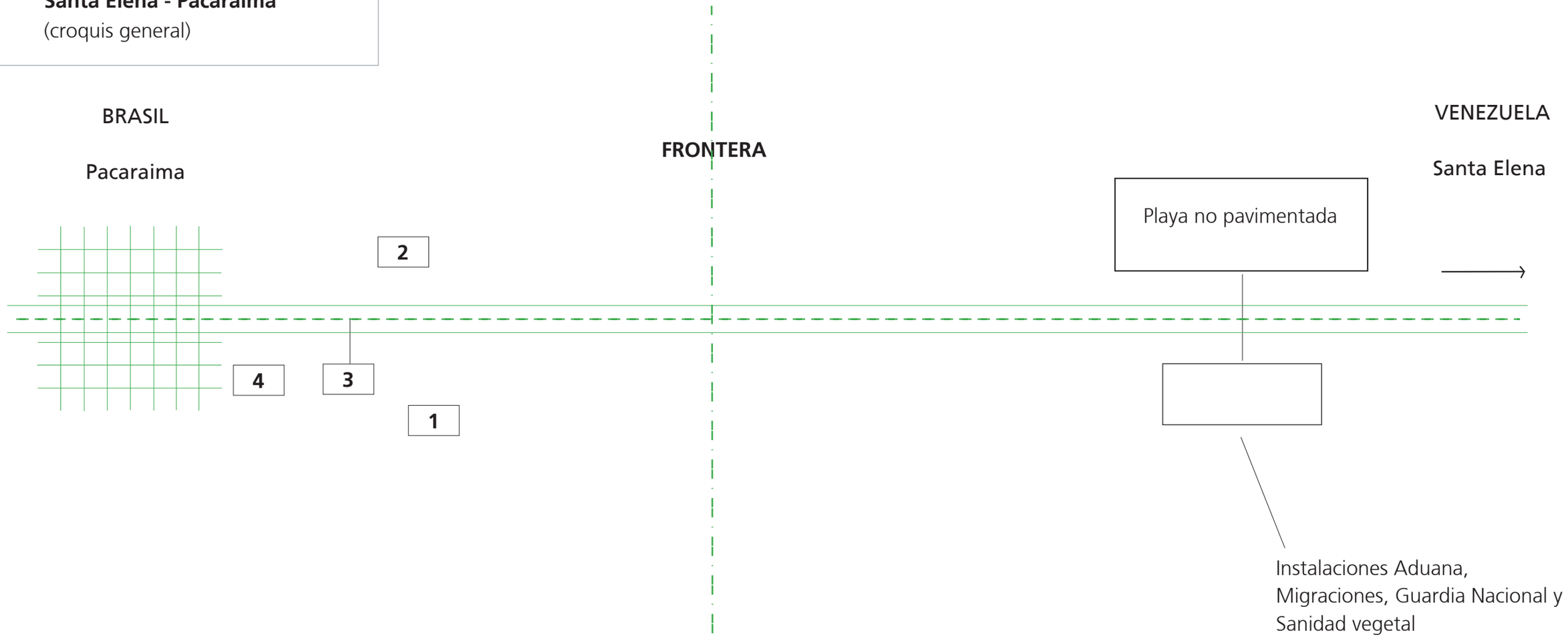
Frontera
ARGENTINA - BRASIL
Paso de los Libres - Uruguayana
(Detalle Area de Control Integrada de Carga EADI/Uruguayana)



REFERENCIAS

1-Fiscalización
2-Trasbordo
3-Depósito
4- Camaras Frigoríficas
5-Administración
6-Vestuarios
7-SubEstación
8-Depósito de Agua
9-Porton de Acceso
10-Balanza
11-Estacionamiento Camiones 38 lugares
12-Estacionamiento Camiones Frigoríficos 58 lugares
13-Playa de vehículos visitantes
14-Galeria

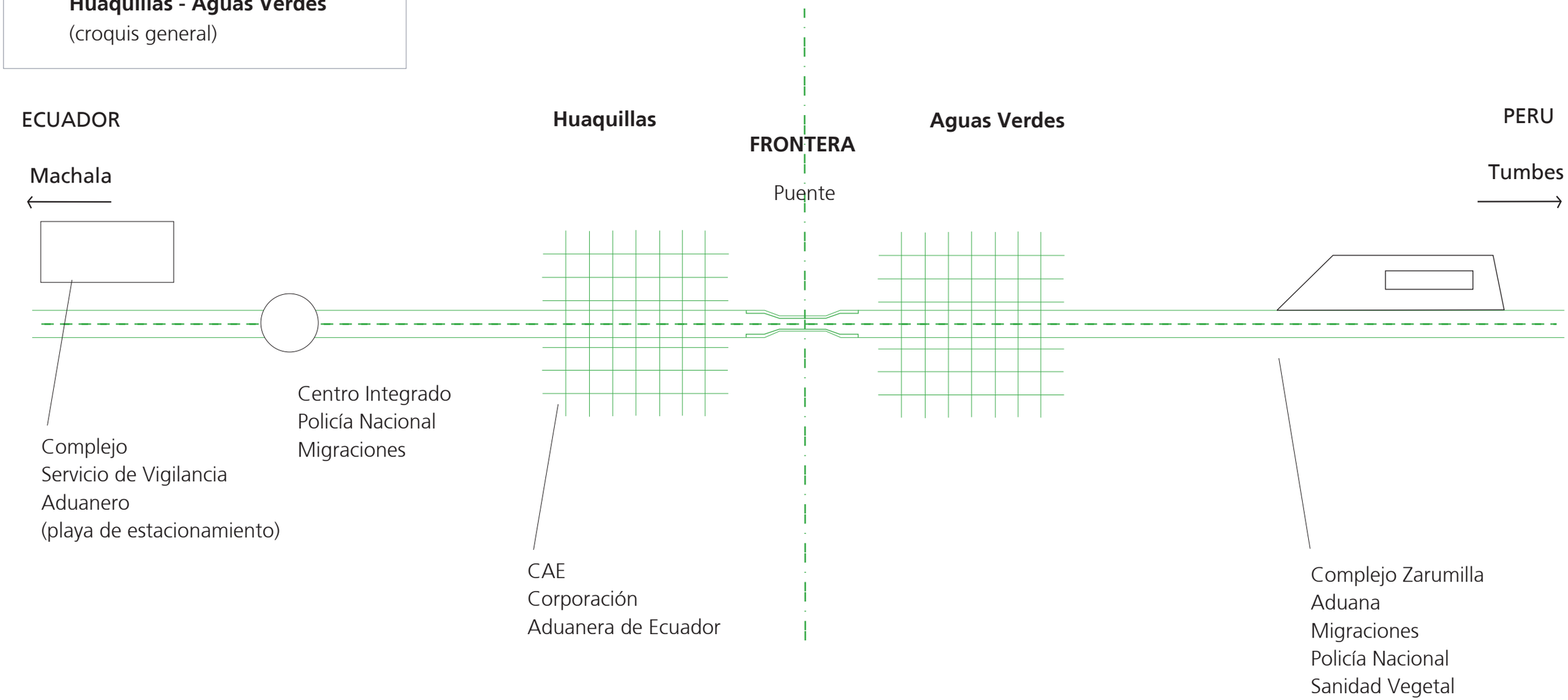
Frontera
VENEZUELA - BRASIL
Santa Elena - Pacaraima
(croquis general)



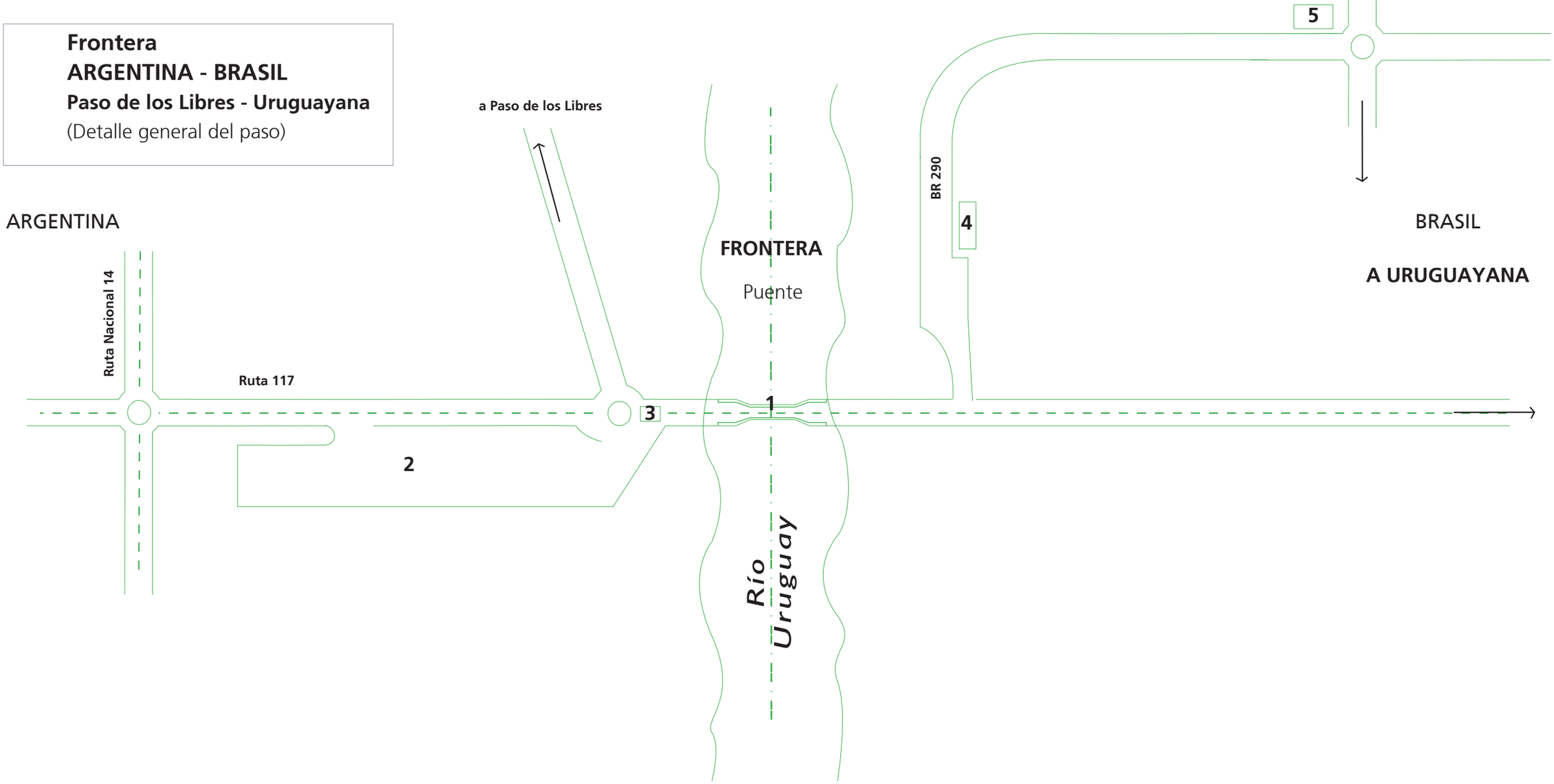
☐REFERENCIAS

1-☐Instituto Forestal
2-☐Control fiebre amarilla
3- ☐Policia Federal
4-☐Aduana

Frontera
ECUADOR - PERU
Huaquillas - Aguas Verdes
(croquis general)



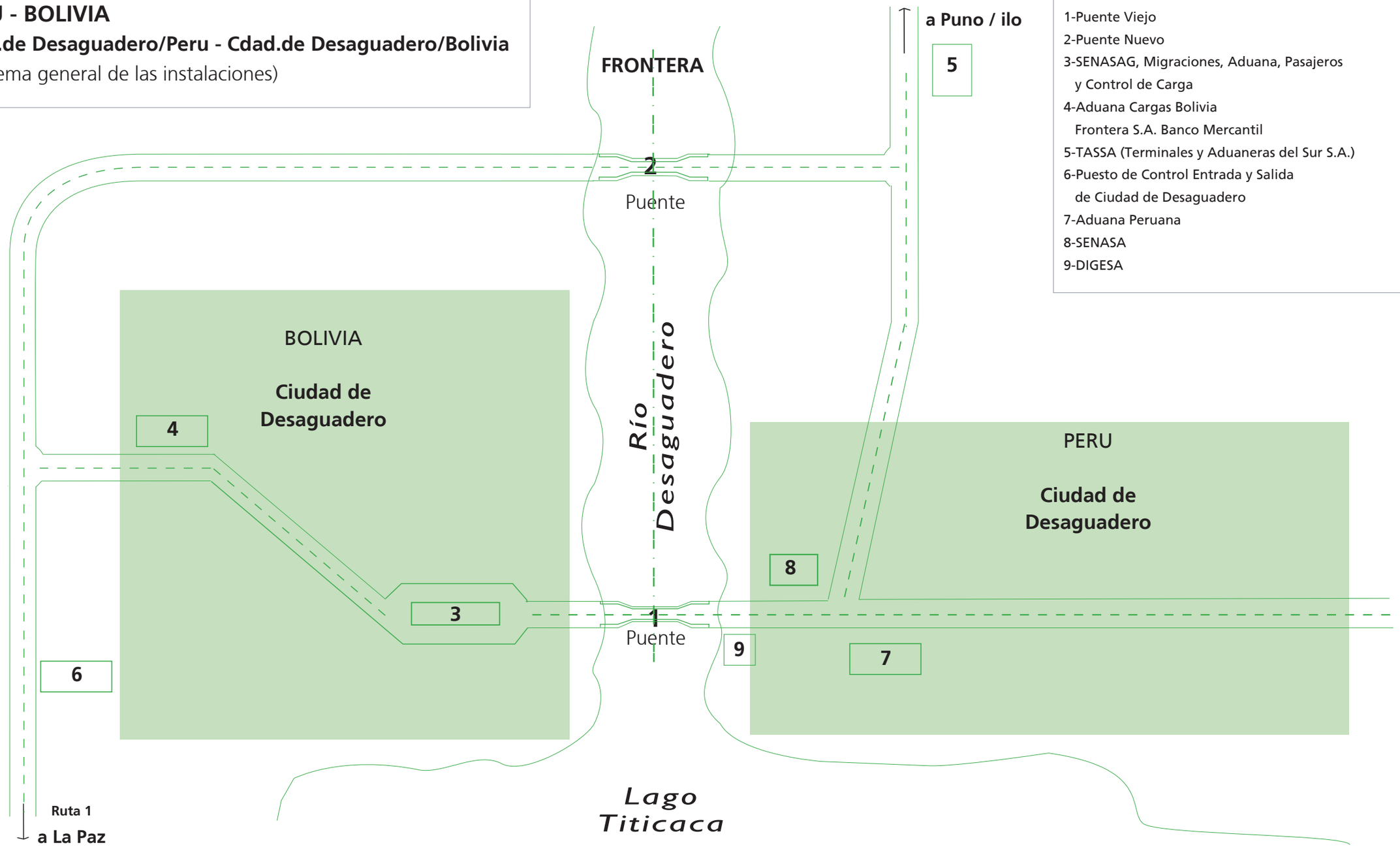
Frontera
ARGENTINA - BRASIL
Paso de los Libres - Uruguayana
(Detalle general del paso)



☐REFERENCIAS

1-Puente
2-COTECAR (Complejo Terminal de Cargas)
3-Centro de Frontera
4-TABR290 (Terminal Aduanera sobre BR290)
5-EADI/URA (Area de control integrada de cargas)

Frontera
PERU - BOLIVIA
Cdad.de Desaguadero/Peru - Cdad.de Desaguadero/Bolivia
(Esquema general de las instalaciones)



REFERENCIAS

1-Puente Viejo
2-Puente Nuevo
3-SENASAG, Migraciones, Aduana, Pasajeros y Control de Carga
4-Aduana Cargas Bolivia Frontera S.A. Banco Mercantil
5-TASSA (Terminales y Aduaneras del Sur S.A.)
6-Puesto de Control Entrada y Salida de Ciudad de Desaguadero
7-Aduana Peruana
8-SENASA
9-DIGESA