

XVI REUNION BILATERAL  
ARGENTINA - CHILE  
DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL A.T.I.T.

ACTA

En la ciudad de Santiago, República de Chile, durante los días 15 Y 16 de Octubre de 1998, se realizó la XVI Reunión Chileno - Argentina de los Organismos de Aplicación del Convenio de Transporte Internacional Terrestre. La Reunión se inició el día 15 de Octubre de 1998, en las dependencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Señor Subsecretario de Transportes de la República de Chile, Don Andrés Wallis Garcés, dio la bienvenida a la Delegación argentina y señaló la importancia que tiene este encuentro, debido al incremento en los diversos servicios y modalidades de transporte entre ambos países, lo que ha permitido intercambios significativos de bienes y personas. Sin embargo, persisten una gran cantidad de problemas derivados de trabas y restricciones.

Luego agregó, que a partir de la XV Reunión Bilateral se adoptó un Mecanismo de Delegados para que pudiera resolver aspectos operacionales, y que pudiese coordinar acciones cuando los problemas excedan de la competencia de ambas Secretarías de Estado. Estos objetivos - expresa el Señor subsecretario - han sido cumplidos correctamente, y que es necesario continuar con esta iniciativa. Sugiere además, que las reuniones de Delegados no sólo deberían ser desarrolladas en las ciudades capitales, sino también en el interior de ambos países, para tomar conocimiento en esos lugares de los problemas existentes y difundir el mecanismo, para poder seguir estableciendo soluciones concretas a los procedimientos que facilitan y permiten un transporte mas efectivo y eficiente, para el desarrollo de todos nuestros habitantes.

La Delegación argentina es presidida por la Doctora Silvia Sudol, quién agradece la recepción de Chile, y presenta a la Delegación que le acompaña.

El Coordinador del Encuentro es Don Luis Fernando Orellana Astorga, Asesor de la Subsecretaría de Transportes en materias de Transporte Internacional, quien procedió a presentar a la Delegación de Chile y da a conocer el temario oficial.

1.- Informe y evaluación del Mecanismo de Delegados.

Al respecto, la Delegada argentina explicó que daría lectura a la Introducción del Acta de la VI Reunión del Mecanismo de Delegados, y luego haría una enumeración de todos los temas tratados hasta ese momento, esperando recibir alguna pregunta si existieran consultas sobre la temática desarrollada.

En tal sentido, el Acta de la Sexta Reunión de Delegados de Transporte establecido en la XV Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del ATIT Argentina-Chile, establece: "La coherencia entre lo dispuesto por el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), con lo establecido en todas las Reuniones Bilaterales llevadas a cabo entre ambos países y

la forma de aplicar dichos acuerdos no siempre ha existido. La relación en materia de transporte entre Chile y Argentina, en consecuencia, no ha estado exenta de problemas”.

“Considerando que los Organismos Nacionales de Aplicación de cada país deben administrar un Acuerdo internacional; que su implementación requiere de la participación activa y comprometida de los diversos estamentos de ambas Administraciones Públicas; asumiendo que ha existido la falta de coordinación expresada: es notable que se ha generado en esta interrelación una “cultura muy particular” entre el sector oficial y el sector privado que es necesario modificar”.

“En este sentido, se puede destacar que frente a problemas en las operaciones de transporte, han proliferado una serie de actores de carácter informal que intentan oficiar de canales de “resolución” de conflictos, o bien se somete a presión de las autoridades, determinados aspectos operativos del transporte terrestre internacional. Con el transcurrir del tiempo, los mismos han resentido la efectividad de los mecanismos que hacen a las relaciones bilaterales”.

“El desafío que se presenta a partir de los procesos de redemocratización en ambos países y la notable decisión política de los Presidentes de Argentina y Chile por afianzar los lazos de integración y cooperación mutuos, implican la necesidad de hacer más eficientes los actuales acuerdos o implementarlos adecuadamente, y responder a las demandas de descentralización, operatividad, adecuada ante viejos y nuevos problemas”.

La decisión de los Ministros en la XV Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del ATIT, llevada a cabo los días 25 y 26 de setiembre en Buenos Aires, con respecto a la creación de un MECANISMO DE DELEGADOS DE TRANSPORTE ENTRE AMBOS PAISES, ha permitido recomponer la cuestión de la confianza mutua – en el sentido de mantener un contacto permanente y cotidiano entre las Partes-. Asimismo, se ha puesto en práctica un proceso que agiliza la solución de problemas puntuales. Y, finalmente, se ha creado un espacio que permite reflexionar acerca del transporte, en el marco de un mundo sometido a vertiginosos cambios globales”.

“A modo de síntesis, se pueden establecer claramente tres aspectos de lo actuado desde la puesta en práctica del mencionado mecanismo: - reconocimiento de problemas del sector y solución de algunos temas puntuales; - canalización de problemas que afectan al transporte y que son de competencia de otras reparticiones; - elaboración de propuestas temáticas a ser consideradas en la próxima Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del ATIT”.

Hasta el momento de realización del presente Informe, se habían realizado seis Reuniones de Delegados. Se expresa que con posterioridad, se concretó un Encuentro más, en el mes de agosto en la ciudad de Santiago.

Las anteriores Reuniones de Delegados fueron: Santiago (7 y 8 de octubre de 1997); Mendoza (12 y 13 de noviembre de 1997); Santiago (18 y 19 de diciembre de 1997); Buenos Aires (25 y 26 de febrero de 1998); Santiago (18 de marzo de 1998); Buenos Aires (19 y 20 de mayo de 1998).

1) Reconocimiento de problemas del sector y solución de algunos temas puntuales:  
Exigencia de flota mínima; - Trabajos en Ruta 60 CH; - Reunión Cristo Redentor 13 de mayo de 1998; - Resolución N° 7 del servicio agrícola y ganadero de Chile; Diversos temas vinculados a transporte de pasajeros: \* Transporte por circuito cerrado; \* Resolución de un conflicto planteado entre la empresa Chi-Ar autos (Chile) con la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP- Argentina); \* Reconversión de unidades para servicio diferencial; \* Control de mercancías peligrosas; \* Bolivia: problemas vinculados a los transportistas con permisos ocasionales por largo plazo; \* Autorizaciones especiales; \* Emisión de permisos ocasionales de cargas; \* Pesos y dimensiones; \* Garantías de tránsito.

2) Canalización de problemas que afectan al transporte y que corresponden a la competencia de otras reparticiones, Seguridad en rutas argentinas; Problema que afecta al transporte internacional de Chile y Argentina (Receita Federal Foz do Iguazu).

3) Elaboración de propuestas temáticas a ser consideradas en la próxima reunión bilateral de los organismos de aplicación del ATIT; Participación en los tráficos; Situación de los servicios de transporte de carga y pasajeros Chile-Chile; Otorgamiento de permisos complementarios de cargas en la República Argentina; Transporte vecinal fronterizo; Transporte de pasajeros.

4) Temas nuevos; Situación de terminales de pasajeros; Aumento de frecuencias; Ratificación del tema de la flexibilización de servicios de pasajeros a empresas regulares; Punta de Vacas; Presentación de temas tributarios en Chile; Próxima Reunión Bilateral.

Finalizada la exposición, el señor subsecretario de Chile, reitera sus positivas consideraciones respecto de lo actuado por el mecanismo de delegados, y manifiesta su conformidad para que el mismo continúe desarrollando sus actividades.

## 2- Transporte Vecinal fronterizo

Este tema, materia de un Convenio Bilateral, surge de la necesidad de integración expresado por los Presidentes de ambos países. El texto que se aprueba en esta oportunidad, que se anexa a la presente Acta, es el mismo que se presentó en la segunda Reunión sobre pasos fronterizos entre la República de Chile y Argentina (Santiago, julio de 1997, para ser elevado a ambas Cancillerías y ser presentado en la próxima reunión binacional.

Al respecto, ambas Delegaciones coinciden en que también se debe incluir a la consideración de las Cancillerías, el transporte vecinal fronterizo de pasajeros, con iguales requisitos y en las mismas localidades que ambas autoridades determinen. La Delegación Argentina, propone que los vehículos para el transporte de pasajeros, cuenten con nueve o más asientos. La Delegación chilena sostiene que no debieran ser restrictivas las limitaciones de capacidad en los vehículos, y solo se debe asegurar que los vehículos estén en condiciones técnicas adecuadas.

Ambas Delegaciones coinciden en la necesidad de que los pasos habilitados, cuenten con servicios para atender los requerimientos de estas unidades. El señor Subsecretario de Chile, señala que este convenio es una buena señal para establecer facilidades a las actividades de transporte y pensar que si ampliamos el área de operación de estos servicios, podrían en el futuro abarcar la totalidad de ambos territorios.

## 3- Informe de Argentina respecto de los permisos complementarios

La Delegación argentina, expresa que este tema ha agilizado a partir de la segunda semana de octubre del presente, luego de resolver algunas cuestiones burocráticas, en tal sentido, se señaló que los permisos se renovarían cada cinco años, tal y como está acordado entre ambos países. La delegación chilena manifiesta su satisfacción a este planteamiento, ya que este tema había sido postergado durante muchos años.

## 4- Garantías de tránsito

La interrupción de la cadena de transportes debido a problemas burocráticos, detenciones innecesarias en puestos de control, permisos, intermediarios en procedimientos aduaneros y especialmente en el caso del robo y asalto de camiones y sus mercancías, es un tema de



ly?

22/10/02  
de 10/02  
7/10/02

la mayor gravedad. En este último caso, se enfrentan los operadores a problemas tributarios, aduaneros, de sobre costos en los seguros, entre otros muchos problemas, es un tema que debe inevitablemente ser superado.

La Delegación de Chile, manifestó que estas situaciones no admiten dilaciones y se debe abordar la solución de manera inmediata. El señor Subsecretario expresó que se deben hacer esfuerzos para que todos y cada uno de los procedimientos que se realicen en las operaciones de transporte, aseguren un tránsito seguro por nuestras carreteras. A continuación cede la palabra a los representantes del sector privado de Chile para que expresen su situación.

El representante de los operadores de carga de Chile, hace una presentación de su situación, ya que ha sido afectado en cuatro oportunidades, relatando las dificultades que debe padecer un transportista cuando sus camiones son asaltados, con riesgo de vida para los conductores, tramitaciones en departamentos de policía y juzgados, procedimientos absurdos en recintos aduaneros, lentitud de los procesos, cobros discrecionales. Señaló finalmente que en todos los asaltos, nunca se han encontrado a los delincuentes. A si mismo reconoció la actuación de los Delegados, pero señaló que lamentablemente no se arribó a una solución en ese ámbito.

La Delegación argentina informó que, si bien en un primer momento, esta problemática fue tratada en el marco del Mecanismo de Delegados Coordinadores, los mismos consideraron que el tema no sólo los trascendía a ellos, sino también al ámbito exclusivo de los Ministerios de Transportes de ambos países.

En tal sentido, posteriormente los transportistas chilenos presentaron sus reclamos al Ministro de Relaciones Exteriores de su país Dr. José Miguel Insulza quien los trasmitió a su par argentino Ing. Guido Di Tella.

En el ámbito de la Cancillería argentina, se redactó un formulario tipo que sistematiza la información sobre los casos de robos, el cual fue entregado Chile para ser entregado a las organizaciones de operadores.

En un próximo paso, se creó un mecanismo en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior (Ministerio del Interior de Argentina), conjuntamente con la Cancillería, la Administración Nacional de Aduanas y la Secretaría de Transporte de la Nación.

En esa instancia, se solicitó a Chile los antecedentes correspondientes a hechos delictivos ocurridos a los transportistas en rutas argentinas, a fin de realizar el pertinente estudio de inteligencia para la implementación de acciones tendientes a desalentar los mismos.

La Delegación chilena solicita integrar con el mecanismo a adoptar en la República Argentina, un equipo de trabajo destinado a diseñar un sistema de prevención, información y reacción en torno a estos ilícitos.

Se anexa documento consensuado por las organizaciones de carga de Chile, respecto de este y otros temas.

5- Acuerdo para los servicios de transporte de carga y pasajeros para unir dos puntos de su territorio en tránsito por el otro país.

La Delegación de Chile expresa su preocupación en torno al Convenio Chileno - Argentino de transporte terrestre en tránsito para vincular dos puntos de un mismo país del año 1974. En nuestro país fue publicado en el diario oficial N° 28.937, del 26 de agosto de



1974 y aún no ratificado en la República de Argentina, esta situación dificulta las operaciones en tránsito a los servicios de carga y pasajeros que sirven las localidades chilenas.

La delegación argentina señaló que efectivamente aún no se ha internalizado el referido convenio, sin perjuicio que el mismo debería ser debidamente adecuado.

Con independencia de los alcances de dicho acuerdo, destacó la necesidad de diferenciar aquellos pasos que resultan "obligatorios" al no existir alternativas terrestres para dicho transporte, de los "voluntarios", siendo estos últimos los efectuados por decisión del transportista, optando por el ingreso al país limítrofe pudiendo hacerlo por el propio.

En este sentido, resulta necesario facilitar los servicios de corta distancia para que puedan operar sin mayores dificultades, especialmente en aquellas localidades que no tienen alternativas de comunicación, quedando excluidos de dicha facilitación los tránsitos "voluntarios" que utilizan las rutas nacionales N° 40, 23 y 3 en territorio argentino, los cuales deben contar con los respectivos permisos complementarios. (se anexa croquis).

Luego de resolver estas materias y considerando la problemática de las regiones australes, se analizan otros aspectos de interés mutuo:

#### 5.1 Habilitación de un paso entre Usuahia – Puerto Navarino

La Delegación argentina expresó, que resulta conveniente implementar un segundo paso entre las localidades señaladas, considerando que las obras de infraestructura de Usuahia están en buenas condiciones para su utilización, ( se anexa Croquis).

A tal fin estimó conveniente solicitar a la Dirección de Fronteras y Límites del Estado y la Dirección de Límites y Fronteras, ambos organismos dependientes de la respectivas Cancillerías, estudiar la factibilidad de dicha habilitación para pasajeros y carga en forma permanente, con la alternativa Ushuaia – Puerto Williams para el transporte de cargas. Motiva dicha solicitud las facilidades operativas, administrativas y de infraestructura que presenta la ciudad capital de Tierra del Fuego respecto a Almanza, al tiempo que la demora en la construcción de la infraestructura portuaria y carretera que exige dicho paso atentaría contra el normal desarrollo de la modalidad operativa de referencia.

La Delegación de Chile señaló, que ambos países han acordado habilitar el paso Puerto Almanza – Puerto Williams, obras que el sector chileno se encuentran terminadas y que se solicita puedan ser utilizadas para cumplir con lo acordado por los señores presidentes.

En este sentido, la Delegación argentina dejó constancia que el mismo se encuentra habilitado en la actualidad para el transporte de pasajeros.

Ambas Delegaciones elevaran este punto a las autoridades de Cancillería.

#### 5.2 Barcaza Integración

La Delegación de Chile, expresó que ha tomado conocimiento de que a la barcaza Integración no se le renovarían el permiso para movilizar mercaderías a partir de fines de octubre del presente. Esta situación, a juicio de la autoridad de Chile, debe ser resuelta de manera definitiva y se solicitó a las autoridades argentinas puedan responder acerca de si se entregará o no el referido permiso, por la incertidumbre para movilizar las cargas, considerando que existe una demanda de los habitantes chilenos en esos lugares por mercaderías e insumos.



La Delegación argentina expresó que el tema relacionado con la navegación de la barcaza "Integración" en el lago San Martín - O'Higgins, tiene su ámbito de tratamiento en el Grupo de Trabajo Argentino - Chileno en Materia de Navegación Aérea y Marítima, el que celebró su última reunión en Santiago, los días 12 y 13 de marzo de 1998.

En tal oportunidad, la Delegación argentino hizo entrega a la Delegación chilena del proyecto de "Acuerdo sobre Transporte por Agua, de Pasajeros, Vehículos y Cargas entre la República Argentina y la República de Chile", que tiene -entre sus objetivos fundamentales- crear un marco jurídico general que permita resolver este tipo de situaciones. No obstante, ser un tema de interés mutuo, Chile no ha respondido hasta la fecha.

Por otra parte, cabe destacar que la Argentina ha prorrogado los permisos excepcionales de navegación de la barcaza "Integración", desde el año 1992, no habiendo negado nunca su otorgamiento.

Con relación a la problemática expuesta, la Delegación argentina debe manifestar que la Secretaría de Transporte de la Nación Argentina autorizó a la empresa "Patagonia Adventures" a prestar servicios en el Lago Puelo, provincia del Chubut. Esta empresa posee dos embarcaciones, una de Bandera argentina y otra de Bandera chilena. Esta última puede navegar libremente por aguas argentinas, en tanto que, la otra no lo puede hacer por aguas chilenas.

Al respecto, la Delegación argentina solicita a la Delegación chilena que realice las gestiones necesarias que permitan superar esta asimétrica situación.

Sobre este tema la delegación chilena, expresa que Chile tiene una ley de marina mercante de completa libertad, motivo por el cual toda nave de cualquier bandera, puede efectuar transporte bilateral, ó desde y hacia terceros países respecto a Chile, sin ninguna restricción de tipo comercial, excepto lo relativo a las condiciones técnicas de navegabilidad.

## 6- Apertura y flexibilización en los servicios de transporte de carga y pasajeros

### 6.1.- Transporte de cargas

- Cobro de peajes

La Delegación argentina manifestó su preocupación por el cobro de un precio más elevado en los peajes en rutas chilenas durante los fines de semana, días feriados y sus vísperas, por el incremento de los costos que esto significa para los transportistas.

La Delegación de Chile explicó los argumentos que avalan el sistema vigente y las tendencias que existen al respecto.

- Pesos y Dimensiones

Este tema ha sido presentado como inquietud por el sector privado de ambos países, manifiesta en esta ocasión que se debería aumentar las dimensiones, así como las tolerancias en los pesos (se adjunta la petición en anexo del sector privado). Las autoridades de Vialidad de Chile, expresan que en estos momentos se está estudiando el tema de las dimensiones pero que en el caso de las tolerancias en los pesos, no van a existir modificaciones al respecto ya que los equipos instalados para el control, son adecuados y de la mejor tecnología. Con relación a otros temas como son las ruedas

superanchas, se expresó que se está dispuesto a recibir la información técnica que en Argentina se elaboró para evaluarla.

- Multas

Ambas Delegaciones pusieron de manifiesto su preocupación por el reiterado cobro de multas por diversos motivos.

Con respecto a las multas de años anteriores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Delegación argentina expresó que se está evaluando el no cobro de las que daten de los primeros años de la década del '90, pero aún no se han determinado fechas exactas. Asimismo, sugiere que sean conservados los comprobantes de las multas mencionadas.

La Delegación chilena señala que todas y cada una de las denuncias deben tener una respuesta para quienes así lo soliciten.

- Equipos para transporte de combustibles

La Delegación argentina informó acerca de las Disposiciones de la Subsecretaría de Combustibles 76/97 y 90/97, por las cuales se establecieron las normas de seguridad a observar por las cisternas destinadas al transporte de combustibles líquidos por la vía pública. Señaló que la Subsecretaría de Transporte Terrestre expresó a su Par de Combustibles que tales medidas no correspondían, por ser éste un tema de competencia de transporte.

En tal sentido, la Subsecretaría de Combustibles consideró pertinentes dichos reclamos, y suspendió transitoriamente la aplicación de las mencionadas disposiciones, hasta tanto se concrete la nueva reglamentación que contemplará expresamente la aceptación de las certificaciones de origen, en tanto sean otorgadas por los organismos oficiales correspondientes o las entidades autorizadas por éstos.

- Participación en los tráficos

Este tema será considerado en la reunión que se llevará a cabo entre los Subsecretarios de Transporte de ambos países, en la ciudad de Santiago, en la primera semana de noviembre del corriente año.

## 6.2- Transporte de pasajeros

La Delegación chilena señala que la apertura de estos servicios, tiene una importancia significativa en la movilidad que se crea a partir de una mayor oferta por operar servicios, al respecto recordó que en las relaciones entre Chile y Bolivia luego de la apertura de los servicios se pasó de dos frecuencias semanales a dos frecuencias diarias, sin mayores restricciones que el estado técnico de los vehículos.

En este contexto, se aspira a que con la República Argentina también suceda algo similar. En el intertanto se plantea que se opere según lo acordado por ambos Subsecretarios mediante intercambio de notas, esto es que, las empresas regulares puedan extender sus recorridos sin más trámites que la presentación de su nuevo destino para que este sea informado al país de destino.

La Delegación chilena expresó además que, es necesario que las frecuencias y sus refuerzos puedan establecerse de acuerdo a los requerimientos del mercado, dejando que sean los operadores privados quienes manejen su empresa con la mayor libertad.

La Delegación argentina consideró que expresado de este modo este punto no coincide con su política de transporte.

Ratificación de línea acordadas vía fax y a través de las Reuniones de Delegados a cabo en función del mecanismo establecido en la XV Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del A.T.I.T.

Prolongación de UNA (1) de las CINCO (5) frecuencias diarias que unen las ciudades de MENDOZA (R.A.) con VIÑA DEL MAR (RC) hasta la localidad de ARICA. Prestando por COOPERATIVA ANDINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS (C.A.T.A.) LTDA.

SC BARILOCHE (R.A) – VALDIVIA (RC). Intermedio en la frecuencia de servicios en DOS (2) servicios semanales en más TOTAL SIETE (7) servicios semanales, PASO CARDENAL SAMORE.

SC. BARILOCHE (RA) – PUERTO MONTT – OSORNO (RC),. Incremento en la frecuencia de servicios: en DOS (2) servicios semanales en más TOTAL: DIEZ (10) servicios semanales PASO CARDENAL SAMORE.

SANTA FE – SAN FRANCISCO – CORDOBA –RIO CUARTO – MERCEDES – SAN LUIS –LA PAZ – MENDOZA (R.A.) – SANTIAGO – VIÑA DEL MAR (RC) por TUNEL CRISTO REDENTOR y una frecuencia de SEIS (6) servicios semanales, tráfico internacional exclusivamente desde cualquiera de las ciudades ubicadas en el itinerario en territorio argentino con destino a la REPÚBLICA DE CHILE, con excepción de la Ciudad de MENDOZA.

MALARGUE (R.A.) – TALCA (RC) por PASO PEHUENCHE - Periodo 1º de Septiembre al 30 de Junio de cada año, con una frecuencia DOS (2) servicios semanales de ida y vuelta por país.

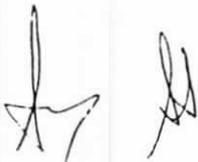
NEUQUEN – ZAPALA (R.A.) – TEMUCO – CONCEPCION (RC) por PASO SISTEMA PINO HACHADO – ICALMA, convertir en definitivos los DOS (2) servicios semanales establecidos como adicionales durante el período 15/11 al 15/3. Frecuencia total de la línea: OCHO (8) servicios semanales de ida y vuelta por país.

- Estación de buses en La Serena:

La Delegación argentina solicitó se contemple una solución al problema del excesivo cobro de aranceles que debe pagar la empresa de pasajeros CATA, para mantener su boletería en la estación de buses en esa ciudad.

- Solicitud de colaboración para formar una nueva base de datos en la Argentina

La Delegación argentina solicitó a los transportistas de pasajeros de Chile, colaboración con la información que solicite la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, quien está elaborando una nueva base de datos.



## 7- Varios

### Libreta de Tripulante

Las Delegaciones, ante la inquietud planteada tanto por los operadores chilenos como argentinos, con relación a una situación que les pueda afectar a sus conductores en materia de control migratorio, les informan que de acuerdo al Convenio sobre Transportes Internacional Terrestre suscrito con los países del Cono Sur se crea la Libreta Internacional de Tripulante Terrestre. Mediante la misma se establece la idoneidad de tripulante y que existe una instancia responsable como es la empresa internacional de transporte. Esto da seguridad a los operadores que cuentan con personal responsable y profesional como asimismo hace más expedito y fácil el control en fronteras. Finalmente, la Delegación chilena comunicó que la autoridad estatal competente de transportes ha designado a la Policía de Investigaciones de Chile, la facultad de otorgar y autorizar el referido documento.

Por otra parte la Delegación argentina se comprometió a hacer las consultas pertinentes, para evaluar su posible implementación.

- Complementación intermodal por Pino Hachado

El Representante de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) manifestó que ante informaciones acerca de la inminente pavimentación del túnel Las Raíces y frente al incremento de la demanda que registran los servicios de complementación intermodal, que con señalado éxito vienen realizando las empresas ferroviarias FEPASA de Chile y Ferrosur Roca de Argentina, se insiste en la necesidad de dar cumplimiento a la propuesta contenida en el tema B. 2 b) del Acta de la Subcomisión de Temas Ferroviarios de la XXVI Reunión del Grupo Técnico Mixto (GTM), reunido en Buenos Aires, los días 1 y 2 de abril pasado, que dice:

" Al no estar pavimentado el túnel Las Raíces, los camiones sufren pérdidas de neumáticos por el mal estado de la vía del túnel, la que se comparte con vías ferroviarias (rieles y clavos). La solución más aconsejable sería incorporar al tramo por pavimentar entre Victoria y Liucura, la pavimentación del túnel, también dejándolo con una adecuada infraestructura ferroviaria. En una etapa intermedia y provisoria, se sugiere la colocación de una carpeta de ripio consolidada y mantenida en forma adecuada".

Asimismo, se requirió la urgente necesidad de concretar la reducción en no menos de 20 cm en los pasos bajo nivel "Los Escoriales", "Piedra Cortada" y "Los Cohiues", tal como se indica en el inciso a) del tema b.2, citado precedentemente, para poder reencauzar un importante transporte de pescado congelado con destino a Japón, que se realiza con contenedores "high cube" de 2,90m de altura y que actualmente deben ser desviados por el paso Cardenal Antonio Samoré, con el consiguiente incremento de costos por su mayor recorrido.

Estas propuestas se fundamentaron en el propósito expresado por FEPASA, en el sentido de habilitar, a mediano plazo, el tramo de 110 km de vía entre Púa y Lonquimay, que permitiría concretar la unión física de las líneas ferroviarias de Argentina y Chile por esta conexión.

La Delegación de Chile trasladará a la Dirección de Vialidad la iniciativa presentada.

- Conexión ferroviaria por el paso de Socompa

La Delegación argentina informó que el XI Comité de Frontera NOA – Norte Grande se reunió en Iquique, el 28 de agosto pasado. Entre otros puntos de interés, este encuentro recomendó la conveniencia de plantear que la estación ferroviaria fronteriza de Socompa sea considerada una zona única de operaciones entre ferrocarriles argentinos y chilenos. Ello, para permitir un mejor aprovechamiento común de la infraestructura existente, con el objeto de lograr la reducción de los tiempos de operación y de los costos de habilitación extraordinaria de aduana.

Dicha propuesta resultó coincidente con la reflejada en el punto 3.3 del Acta de la Subcomisión de Temas Ferroviarios de la XXVI Reunión del GTM, precedentemente citada, por lo cual la Delegación argentina fundó su proposición para que se activen las soluciones referidas para ambos puntos.

- Intercambio de información y otorgamiento de permisos

La delegación de Chile, señaló que existen las condiciones técnicas que permiten que las bases de datos y especialmente lo referido a permisos internacionales, puedan ser enviados por correos electrónicos y/o cualquier sistema que asegure la rapidez y oportunidad de la información. En el pasado fue el télex y el fax y en estos momentos perfectamente se puede acordar otra modalidad.

La delegación argentina, manifiesta su acuerdo y hará las gestiones para poder implementar este sistema.

Al concluir las deliberaciones, ambas Delegaciones destacaron el ambiente de cordialidad en que se trataron los temas desarrollados.

En Fe de lo actuado, se firman dos ejemplares de un mismo tenor, el día 16 de Octubre de 1998, en la ciudad de Santiago, en presencia ambas Delegaciones.



Por Chile



Por Argentina

ANEXOS

## NOMINA DE PARTICIPANTES POR CHILE

Sr. Andrés Wallis Garcés	Subsecretario de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Sr. Vicente Pardo Díaz	Jefe División Normas y Control, Subsecretaría de Transportes Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Sr. Luis Fernando Orellana	Asesor Asuntos Internacionales, División Normas y Control, Subsecretaría de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Sr. Eric Petri	Coordinador Asuntos Internacionales, Subsecretaría de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Sr. Alejandro Bascuñan E.	Jefe Depto. de Actualización y Administración de Regulaciones, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Sr. Ricardo de la Barrera	Jefe Asuntos Internacionales, Dirección Nacional de Límites del Estado, Ministerio de Relaciones Exteriores.
Sr. Francisco Olivares Silva	Comisario Policía Internacional, Difrol.
Sr. Patricio Layera	Jefe Dpto. Técnico, Dirección Nacional de Aduanas
Sr. Jorge Stoberg	Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas.
Sr. Julio López Bernet	Jefe Cooperación Internacional, Servicio Agrícola Ganadero.
Sr. Felipe Ernst Edwards	Asesor Ministerio del Interior
Sr. Raúl Díaz Jara Vialidad,	Jefe Nacional de Pesajes, Dirección de Dirección de Vialidad.
Sr. Juan Pablo Miranda Retamal	Jefe Nacional de Pesajes, Ministerio de Obras Públicas.



## OBSERVADORES

Sr. Remigio Vitores	Presidente A.G.E.T.I.CH.
Sr. Giuseppe Valdatta	Vicepresidente A.G.E.T.I.CH.
Sr. Carlos Astudillo	Director A.G.E.T.I.CH.
Sr. Roberto Zamorano Vargas	Director A.G.E.T.I.CH.
Sr. Carlos Torrealba Guerrero	Director A.G.E.T.I.CH.
Sr. Alberto Atucha	Asesor A.G.E.T.I.CH.
Sr. Sergio Fernández	Gerente A.G.E.T.I.CH.
Sr. Valericio Maturana B.	Presidente Confederación de Dueños de Camiones de Chile.
Sr. Juan Araya Jofré	Director Nacional Confederación de Dueños de Camiones de Chile.
Sr. Sergio Muñoz Muñoz	Asesor Confederación de Dueños de Camiones de Chile.
Sr. Marcos Carter B.	Presidente de FENABUS
Sr. Lain Aymans Escobar	Administrador FENABUS
Sr. Germán Cabrera	Secretario Ejecutivo Cámara Chilena del Transporte Cargas .
Sr. Juan Eduardo Quiroz	Gerente Buses Ahumada
Sr. Ernesto Bardi Navarrete	Gerente General Chile Bus Internacional
Sr. Javier Gómez Vadillo	Gerente Internacional Chile Bus Internacional
Sr. Gustavo Leiva F.	Asesor Cámara Chilena Transporte de Carga
Sr. Gastón Varela	Gerente T.A.S. Choapa Internacional
Sr. Adolfo Quinteros Soto	Presidente Cámara Chilena del Transporte de Carga por carretera.



Sr. Luis Orellana Soto

Director Asuntos Internacionales Cámara  
Chilena Del Transporte de Cargas por  
carretera.

Sr. Héctor Orostegui

Gerente empresa Pluma

Sr. Francisco González Salvo

Periodista Diario Las Ultimas Noticias.



## NOMINA DE PARTICIPANTES POR ARGENTINA

Sra. Silvia Sudol	Coordinadora Relaciones Internacionales, Secretaria de Transporte Ministerio de Economía, O y S. Públicos..
Sr. Sergio Bouza	Asesor Secretaria de Transporte.
Sr. Daniel Dubin	Asesor Secretaria de Transporte
Sr. Hernán Corna	Asesor de la Subsecretaría de Transporte Terrestre.
Sr. Carmelo Valentín Nocera	Asesor de la Subsecretaría de Transporte Terrestre. Dirección Nacional de Políticas de Transporte Ferroviarias.
Sr. Rubén García	Director de Operaciones de la Secretaria de Seguridad Interior
Sr. Ricardo Larriera	Consejero Embajada Argentina

## OBSERVADORES

Sr. Fernando Pons	Presidente Asociación Propietarios de Camiones Mendoza.
Sr. Carlos Etchemendy	Inspector y Supervisor Empresa Transporte de Pasajeros TAC.
Sr. Julio César Elmelaj	Presidente CELADI
Sr. Juan Arcuri	Director A.E.T.I.
Sr. Carlos Alberto Báez	Gerente Desarrollo de Negocios B.A.P. , Empresa de Ferrocarril - Cargas
Sr. Alberto Paolini	Jefe Area Transporte Internacional ALAF
Sr. Jorge Héctor García	Director Confederación Argentina Transporte Automotor de cargas.
Sr. Rubén Hugo Agugliaro	Presidente CATAC
Sr. Fernando Boulin	Coordinador Internacional Cámara Empresarial Larga Distancia (CELADI).
Sr. Madi Saled	Gerente Lineas Internacionales, Coop. TAC Ltda.



**ANEXO VI**

**CONVENIO MARCO DE TRANSPORTE VECINAL FRONTERIZO**

Los Gobiernos de la República de Argentina y de la República de Chile, han coincidido en la necesidad de establecer un conjunto de normas que tengan en consideración los problemas específicos de la integración fronteriza y

**CONSIDERANDO**

La necesidad de regular mediante normas específicas el transporte vecinal fronterizo, en una primera etapa, para vehículos de carga menores, en las regiones limítrofes entre la República Argentina y la República de Chile;

Las facultades que a los países signatarios le otorga el acuerdo de Transporte Internacional Terrestre ( ATIT ), en particular en su artículo 14º, inscrito como acuerdo de alcance parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración ( ALADI ), habilita a concertar convenios bilaterales;

Por ello conforme a los objetivos de integración, los Gobiernos de la República de Argentina y de la República de Chile.

**CONVIENEN :**

**ARTICULO PRIMERO :** El transporte vecinal fronterizo de carga, estará sujeto a las normas del presente convenio.

**ARTICULO SEGUNDO :** El transporte vecinal fronterizo de carga de vehículos menores, deberá realizarse por unidades de ambas banderas, con una capacidad máxima y útil de hasta MIL SETECIENTOS CINCUENTA KILOS ( 1750 Kg ).

**ARTICULO TERCERO :** Los vehículos que realicen transporte vecinal fronterizo, deberán pertenecer a residentes de la región fronteriza comprendida entre las distancias del límite fronterizo que en cada caso se establecerá.

**ARTICULO CUARTO :** Los conductores y acompañantes de los vehículos autorizados estarán sometidos, a partir de su ingreso al otro país, a las leyes y autoridades del mismo.

**ARTICULO QUINTO :** Los vehículos autorizados para este transporte deberán registrarse en los controles fronterizos. Las modalidades técnicas del registro serán acordadas por ambas

ANEXO  
PLANTEAMIENTO DEL SECTOR PRIVADO CHILENO  
XVI REUNIÓN BILATERAL CHILENO - ARGENTINA  
( Santiago de Chile, 15 de Octubre 1998 )

1.- ROBOS Y ASALTOS A CAMIONES

En concordancia con lo planteado por el Consejo Empresarial del Transporte Rodoviario de Cargas del Mercosur y Chile - CONDESUR, el sector privado insta a los gobiernos de ambos países, la aprobación de un convenio que contenga a lo menos los siguientes acuerdos:

- a) Indemnización a los transportistas y sus cargas, por parte de los Estados, ante hechos ilícitos ocurridos en el tránsito por sus territorios.
- b) Creación o adaptación de Organismo especializado ( policial u otro ), para la centralización de las denuncias, procedimientos y represión de los ilícitos.
- c) Simplificación de procedimientos y rápida liberación de los equipos, así como de obligaciones tributarias, gravámenes aduaneros, tasas y otros, hasta la consumación de las investigaciones y dictación de las resoluciones judiciales en todas sus instancias.

2.- PERMISOS COMPLEMENTARIOS

Implementación definitiva por parte de la Rep. argentina, lo acordado en la VI reunión, en el otorgamiento de los permisos complementarios y sus renovaciones por períodos similares, esto es 5 años renovables automáticamente.

3.- ACUERDO C.R.T. ( Responsabilidad Civil daños a la carga )

Se solicita que la responsabilidad civil por daños a la carga transportada, sea limitada conforme al Acuerdo C.R.T. Este acuerdo fue suscrito por ambos países, faltando su ratificación e internalización en Argentina.

4.- FACILITACIÓN FRONTERIZA

a) Horarios de atención.

Dado que la facilitación e integración de los pasos fronterizos es un asunto de fundamental importancia, y ante la necesidad de una rápida solución a la facilitación del transporte de bienes y personas entre los países, se agradece en primer lugar a las autoridades de ambos países, por la adopción de las 24 horas en el Paso del Cristo Redentor, medida entusiastamente aclamada en los Foros internacionales.

Del mismo modo, solicitamos el compromiso de ambos gobiernos para impulsar y respaldar decisiones semejantes, en otras fronteras del Mercosur. En este mismo sentido, es de vital importancia para el transporte de ambos países y de toda la región, la creación de un nuevo subgrupo de trabajo al interior de Mercosur de " Facilitación Fronteriza ", para tratar exclusivamente la coordinación de los organismos intervinientes en los pasos de fronteras.

- b) **Eliminación de Tasa y sobrecostos asociados**  
Se solicita la total eliminación del pago de tasas por servicios normales y extraordinarios en las fronteras, en especial la eliminación absoluta de la intervención de intermediarios en las fronteras, o los llamados agentes de transporte aduanero, visto que subsiste lo enumerado en el artículo 13, anexo I, Asuntos aduaneros, del ATIT.

5) **ASPECTOS OPERACIONALES**

- a) **Pesos y Medidas**  
En concordancia con lo solicitado por Condesur, se solicita la homologación de Pesos y Medidas en ambos países, a saber:

**Dimensiones**

TC + SR	18,60 m
CA + AC	20,50 m
CA	14,00 m
TC + SR + AC	20,50 m
TC + SR ( Dolly c/5º rueda ) + SR	20,50 m

**Altura**

4,40 m

**Peso por eje**

Configuración eje tandem doble, dos ruedas	18 tn.
Configuración eje tandem triple, dos ruedas	25,5 tn.
Eje simple, cuatro ruedas ( moliz )	12 tn.

**Tolerancias**

Tomar como base mínima la legislación argentina

- b) **Balanzas y pesajes**  
El pesaje debe ser efectuado por balanzas tecnológicamente modernas, revisadas regularmente, siendo los vehículos pesados en origen ( exportación ), y al ingreso del país ( importación ), siendo estos sellados, sin ser multados los excesos, desde que la carga sea redistribuida dentro de los límites legales, y con la entrega de un " pase adelante ", que permita seguir a los mismos hasta la frontera o destino, sin nuevos pesajes.
- c) **Multas de Vialidad Argentina**  
Se siguen reiterando las multas por supuestas infracciones a las normas de pesos y dimensiones en la Rep. Argentina, desde el año 1990 adelante, siendo éstas extemporáneas y sin ninguna relación con los procesos administrativos regulares. Cabe recordar la buena disposición de la delegada de ese país Dra. Silvia Sudol, en Agosto pasado, quien manifestó que estas multas están siendo objeto de consideración especial en el ámbito de la Secretaría de Transportes y de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte Argentinas.

d) **Señalización**

Permitir que los vehículos puedan circular entre los dos países, atendiendo a la legislación sobre señalización del país de origen. Ej. Parachoques, luces y otros. Esto, en virtud del artículo 31 N° 3 y 4 del A.T.I.T. y hasta tanto no se homologuen dichas normas en la región.

6.- **ASPECTOS ADUANEROS**

a) **Tornaguías**

Se reitera el lema de larga data, causante de numerosas detenciones en frontera. La responsabilidad de los controles aduaneros corresponde única y exclusivamente a las Aduanas. Rechazamos el procedimiento de multar y retener los vehículos por falta de tornaguía, en virtud del artículo 15 N° 2 y artículo 18 N° 4 - Aspectos Aduaneros - del A.T.I.T.

Santiago de Chile, 15 y 16 de Octubre 1998



Personería Jurídica 2360

CONFEDERACION ARGENTINA DEL  
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Afiliado al \_\_\_\_\_  
IRU Unión Internationale des Transport Routiers  
ALATAC Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras

### **CONSIDERACIONES ACERCA DEL TRAFICO BILATERAL ARGENTINO - CHILENO EN EL TRANSPORTE DE CARGAS TERRESTRE.-**

El transporte terrestre carretero es vital para el crecimiento de las naciones, para su integración física y humana, para el desarrollo del comercio y para entrar de lleno en la actual era de la globalización.-

Pero el tráfico bilateral entre los dos países se ve empuñado por las trabas aduaneras, el incumplimiento de acuerdos multilaterales y bilaterales, los problemas internos de cada país que repercuten en la actividad y los frecuentes robos a lo largo de las rutas.-

La ausencia de mecanismos ágiles para la adopción de decisiones y la resolución de problemas concretos paralizan el desarrollo de una actividad estratégica para la integración como es el transporte. No se justifica entonces la ausencia de mecanismos de coordinación que permita a los operadores contar con un único interlocutor válido donde concurrir para demandar la solución de estos inconvenientes.-

Un serio problema que afecta al autotransporte de cargas es el delito denominado piratería del asfalto. Este verdadero flagelo se está incrementando vertiginosamente con el perjuicio consabido que esto acarrea tanto al sector empresario del transporte, así como a la economía de los países.-

En lo atinente a la economía de un país debemos destacar que la mercadería robada, normalmente se comercializa en el mercado negro, lo que implica que el Estado no percibe ningún tipo de impuesto por lo que se pierden cuantiosas sumas que no entran en el circuito impositivo. En lo que se refiere a la parte privada los costos se incrementan mucho más allá de lo tolerable, por ejemplo en el aumento de las primas de seguros, en donde las franquicias son cada vez más altas, reduciéndose el número de aseguradoras que están dispuestas a operar con este sector, más allá de esto también contamos con el lucro cesante que genera este tipo de siniestro y la pérdida de confianza del cliente.-

Por lo expuesto debe instarse a las autoridades de ambos países a trabajar en forma conjunta y denodadamente para establecer y poner en práctica mecanismos eficaces para la prevención y el esclarecimiento de este tipo de delitos, contribuyendo el sector privado en todo en cuanto este a su alcance para evitar la propagación de esta modalidad delictiva.-



Personería Jurídica 2360

CONFEDERACION ARGENTINA DEL  
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Afiliado al \_\_\_\_\_  
IRU Unión Internationale des Transport Routiers  
ALATAC Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras

En cuanto a la adecuación de las dimensiones y los pesos de los vehículos de cargas de ambos países, la opinión de la **Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas** es la adopción de un régimen común en tal sentido, respetando las nacionales ya que en momentos como los actuales en donde hay una sobreoferta de bodegas, la situación del transporte no es la ideal. Asimismo la competencia internacional se da sobre la base de asimetrías tan profundas, que colocan al transportes de cargas argentino en una situación de franca desventaja, marginándolo de los beneficios de la integración regional.-

Las políticas aperturistas, en un sentido amplio de la expresión, sólo podrían ser implementadas a partir de condiciones igualitarias de competencia entre los operadores, pues hay una notable falta de uniformidad de las normas internacionales que deben regir la materia y que deberían ser parejas para todos.-

En la Argentina observamos que pese a la notable baja de los precios de los fletes, todos los componentes del costo de producción del servicio de transporte presentan incrementos superiores al 30% que llegan en algunos casos al 60%, los que han sido absorbidos por los empresarios, consumiéndose así su rentabilidad.-

Si a lo antes expuesto le sumamos el incremento de controles burocráticos y el afán recaudatorio de nuestra Administración, como la cautividad de los transportistas argentinos que consumen gasoil, ante la inobservancia de las Autoridades de hacer cumplir a las compañías petroleras la fijación del precio del combustible con relación al precio internacional del crudo que ha decrecido notablemente, entenderemos la razón por la cual el empresariado argentino no puede absorber los costos que demande la modificación de las dimensiones de sus equipos, para adecuarlos a los chilenos.-

En un mismo orden de ideas consideramos imprescindible que las decisiones que se tomen al respecto, deben hacerse no sólo en función a los tráficos bilaterales de ambos países sino fundamentalmente en el marco del Mercado Común del Sur, ya que éste debe consolidarse para poder competir e insertarse dentro de procesos de integración mucho más amplios y abarcativos y con socios más poderosos que nosotros.-

Otro tema que nos inquieta sobremanera es el cabotaje realizado por los camiones extranjeros en abierta violación a las disposiciones legales vigentes, con la consabida pérdida de trabajo para las empresas locales y el perjuicio indirecto que esto acarrea.-



Personería Jurídica 2360

CONFEDERACION ARGENTINA DEL  
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

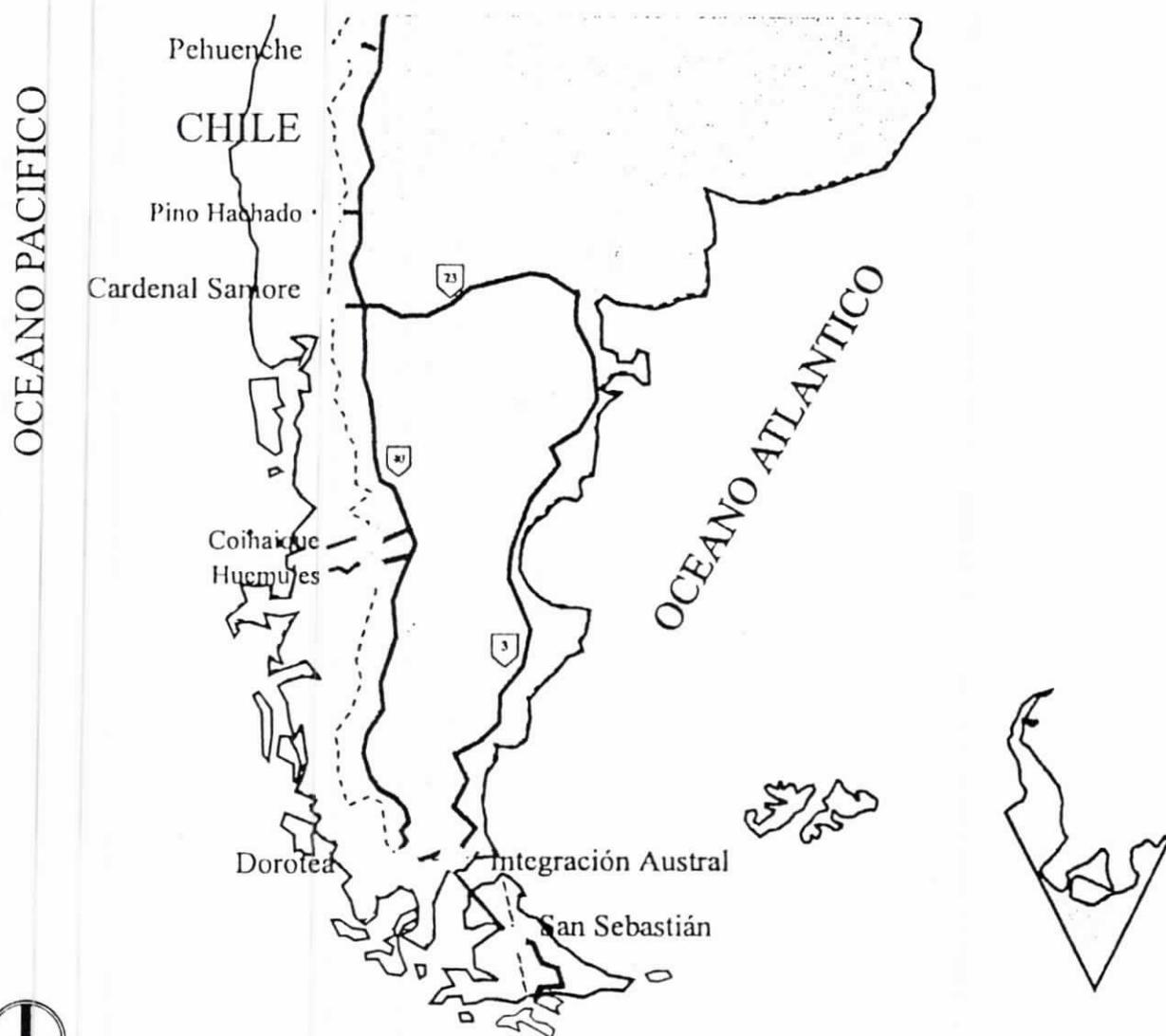
Afiliado al \_\_\_\_\_  
IRU Unión Internationale des Transport Routiers  
ALATAC Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras

En lo referente a los controles de frontera existen actualmente una serie importante de problemas que merecen inmediata solución. Estas dificultades derivan de la falta de unificación de los horarios de atención en la frontera por parte de los distintos organismos involucrados en los controles y la falta de coordinación en el proceso de liberación de vehículos y mercaderías, debiéndose buscar la forma de evitar la detención de los mismos con controles integrados en un mismo recinto, donde actúen todos los organismos intervinientes en los despachos internacionales.-

Por último pero no menos importante es el tratamiento que se le otorga a los choferes argentinos, que son considerados como turistas por las autoridades chilenas ocasionando un gasto extra, por lo que entendemos debería implementarse un sistema que les permitiera ingresar al país sin la necesidad de abonar el visado de turista ya que por otra parte no lo son.-

Buenos Aires- Santiago de Chile, Octubre de 1998.-

# TRAFICOS CHILE CHILE POR ARGENTINA ARGENTINA ARGENTINA POR CHILE



## REFERENCIAS

-  Tráfico Chile - Chile por Argentina
-  Tráfico Argentina - Argentina por Chile
-  Corredor San Sebastián - Ushuaia

Pasos Fronterizos



Ruta Nacional



Referencias

-  Ruta Nacional N° 3 (Tramo Argentina)
-  Ruta Nacional N° 3 (Tramo Chile)
-  Puertos Argentinos
-  Puertos Chilenos
-  Pasos Fronterizos