

Los obstáculos al libre tránsito de Bolivia

El Ciudadano · 15 de febrero de 2015

Chile y Bolivia acordaron el tratamiento especial de la carga boliviana, bajo el concepto de "libre tránsito" que consiste en la obligación de otorgar a Bolivia el derecho a perpetuidad del más amplio y libre tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico, sin reciprocidad, además de encontrarse la carga exenta del reconocimiento interior por aduanas de nuestro país y del pago de almacenaje en el tiempo no superior a un año.





Chile y Bolivia acordaron el tratamiento especial de la carga boliviana, bajo el concepto de «libre tránsito» que consiste en la obligación de otorgar a Bolivia el derecho a perpetuidad del más amplio y libre tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico, sin reciprocidad, además de encontrarse la carga exenta del reconocimiento interior por aduanas de nuestro país y del pago de almacenaje en el tiempo no superior a un año. Asimismo, Bolivia tiene la libertad de contratación y reglamentación de los servicios de porteo, conforme al Tratado de 1904 y normas conexas firmadas entre ambos Estados.

El gobierno instauró el Decreto Ley N° 211 de 1973, que tiene por objeto promover y defender la libre competencia en los mercados, impidiendo otorgar concesiones, autorizaciones o actos que impliquen conceder monopolios para el ejercicio de actividades económicas.

En las décadas de los 80 y 90 los puertos del país se encontraban administrados por la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) que operaba los diez puertos chilenos, mediante un sistema de operación llamado multioperador. Bajo este sistema, la empresa estatal administraba la infraestructura portuaria y varias empresas privadas realizaban las labores de carga y descarga de naves en los puertos.

En la década de los 90 el gobierno de Chile basado en una corriente neoconservadora, delegó a una minoría la administración del Estado. En 1997, el gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle, estableció un sistema de liberación de mercados para el fortalecimiento del comercio exterior chileno.

En este contexto, el Gobierno promulgó la Ley de Puertos N° 19.542 que modernizó el sector portuario, norma que generó un proceso de privatización de los puertos chilenos, en aplicación a la llamada «*modernidad*», la misma que prometía un supuesto desarrollo y transformación.

La modernización se entiende como proceso de racionalización del mundo en base al desarrollo de fuentes de autoridad con una compleja división internacional del trabajo, donde la transnacionalización del capital, mercados y tecnología presiona compulsivamente sobre las fronteras nacionales.

El año 2003, en búsqueda de la «*modernidad*», se propuso reemplazar el sistema multioperador por un sistema monoperador, en el cual una sola empresa se hizo responsable de la operación y mantenimiento de un terminal portuario. En su momento el Alcalde de Arica señor Carlos Valcarce manifestó que la Comisión Puerto se conformó para oponerse al sistema mono operador y para que se mantenga la multioperatividad del puerto, con el fin de ser representados por profesionales locales y no «*foráneos*», llevándose a cabo diversas manifestaciones y protestas en pro del sistema de multioperatividad.

Dicho proceso no llenaba las expectativas, ante una disímil realidad chilena, provocando huelgas de los trabajadores del Puerto de Arica, quienes disconformes con los aspectos laborales, paralizaron las operaciones del Puerto por varios días consecutivos, quedando varados 377 camiones con 9.425 toneladas de carga, en desmedro del comercio chileno-boliviano.

El mismo año Chile firmó un Contrato de Concesión con la Empresa «Antofagasta Terminal International» S.A. (ATI) y el 2004, con la Empresa «Terminal Portuaria Arica» S.A. (TPA), a fin de que éstas empresas privadas administren el Frente de Atraque No. 1 del Puerto de Arica y el Frente de Atraque No. 2 del Puerto de Antofagasta, por 20 y 30 años respectivamente, contraviniendo no solo a la ley antimonopolio sino también afectando al comercio exterior boliviano.

En la imposición del sistema concesionario se evidencia el monopolio de los servicios portuarios que ofrecen ATI y TPA, con la consiguiente elevación de los costos de servicios a un 200% y 350% para los comerciantes bolivianos, generando protestas en los diferentes sectores que lo componen.

Las concesionarias privadas son autónomas en la gestión de sus reglamentos y aranceles, por lo que el comercio boliviano-chileno se ve sometido a cobros no establecidos entre ambos países, sino que son impuestos por las empresas concesionarias. Tómese como ejemplo el cobro que se realiza en el puerto de atraque N°2 de Antofagasta por almacenamiento de carga boliviana, cobros por estacionamiento, además de la exigencia de otros requisitos como permisos ocasionales.

Asimismo, los constantes paros y huelgas realizados por los trabajadores de las concesionarias privadas han causado perjuicios al comercio entre ambos países en diferentes ocasiones, tal como ocurrió este año en Iquique con el paro de trabajadores que duró más de 20 días, dejando a más de 1.200 camiones detenidos

en la frontera, razón por la cual los empresarios privados de Santa Cruz-Bolivia demandaron a su Gobierno que se busquen nuevos puertos.

Ahora bien, en el hipotético caso en que Bolivia deje de usar puertos chilenos y busque otros, podría ocasionar el estancamiento de los puertos de Arica y Antofagasta, ya que el 80% de la carga que transita por ellos es boliviana. Esta situación representaría un gran perjuicio a la economía de la región.

Enriquecimiento desequilibrado a costa del capitalismo monopolístico

El saldo de la imposición de un sistema monopolístico capitalista es el surgimiento de sitios extra portuarios, espacios en los que la carga boliviana debe ser descargada y cargada para ser enviada al puerto, todo ello debido a las políticas de restricción (falta de espacio, maquinaria y personal) aplicadas por las concesionarias privadas, lo que genera la doble manipulación de carga y el encarecimiento de costos para el comercio exterior del país altiplánico.

Habilitación tardía sujeta a los intereses del sistema monopólico

El año 2000 Chile firmó un Contrato de Concesión con «Iquique Terminal International» S.A. (ITI) para la administración del frente de atraque 2, concesionaria que impuso las reglas para la habilitación del Puerto de Iquique para Bolivia creando sitios extra-portuarios como Alto Hospicio para el almacenaje de carga boliviana y desconociendo la presencia de la agencia aduanera ASPB en la parte concesionada del Puerto.

En consecuencia, el gobierno de Frei al momento de privatizar los servicios de porteo creó una suerte de dependencia con las concesionarias privadas, bajo el paradigma de la «modernidad», el mismo que no coincide con la ley antimonopolio chilena y que ha provocado constantes reclamos de comerciantes y autoridades bolivianas.



Artículo publicado en la edición impresa N°160 de **El Ciudadano**

Fuente: El Ciudadano