

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADA

E/CEPAL/L.116/Add.2

Julio de 1977

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina



ESTUDIO DE FACILITACION DEL TRANSITO DE MERCADERIA CON
DESTINO A BOLIVIA A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA: BASES
PARA ESTABLECER UNA TARIFA DE LA ADMINISTRACION
AUTONOMA DE ALMACENES ADUANEROS

77-8-2209

INDICE

	<u>Página No</u>
I. Introducción	1
II. Operaciones a que está sujeta la carga en tránsito y variables que determinan su costo	11
1. Recepción, traslado y almacenamiento de la mercadería en el puerto	13
2. Estiba de la mercadería en el vagón ferroviario o camión	23
3. Transporte terrestre con destino a Bolivia	27
4. Escolta aduanera y custodia de la carga	34
5. Preparación de la documentación, tarja y envío de información al punto de destino de la carga	35
6. Visación consular de manifiestos y de planillas de gastos	36
7. Comisión de despacho de la AADAA	36
8. Cuantificación de costos según el tipo de mercadería en tránsito	37
III. Una tarifa para despachos de carga en tránsito por el puerto de Arica	43
1. La tarifa de transición de la AADAA	46
2. La tarifa definitiva de la AADAA	69

I. INTRODUCCION

Por ser Bolivia un país mediterráneo, debe transportar parte de su comercio exterior a través de dos puertos en Chile y uno en Perú, que constituyen puntos de transbordo de las mercaderías a los medios terrestres que cubren el trayecto entre los puertos y los centros de producción y de consumo bolivianos. De estos puertos - Antofagasta y Arica en Chile y Matarani en Perú - el que está mejor ubicado en relación con los principales centros bolivianos es Arica.

Pese a la gran capacidad y a las modernas instalaciones del puerto de Arica, hasta el año 1975, los almacenes dedicados a la mercadería en tránsito hacia Bolivia solían encontrarse constantemente atochados de carga, la cual permanecía durante meses en el puerto antes de proseguir viaje hasta su destino en Bolivia. Conscientes del grave perjuicio que esta situación ocasionaba a los importadores bolivianos, los Gobiernos de Bolivia y de Chile acordaron en mayo de 1975 aplicar, a partir del mes de agosto del mismo año, el Sistema Integrado de Tránsito que había propuesto la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) en el informe denominado Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica (E/CEPAL/L.116, enero de 1975).

El Sistema Integrado de Tránsito tiene cuatro características básicas:

a) Está concebido como un sistema global de tránsito que define claramente las funciones y responsabilidades de cada organismo en el

/proceso total

proceso total y que destaca especialmente la necesidad de coordinación de las acciones de los diferentes organismos en cada etapa. Entre estos organismos figuran la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia (AADAA), la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), la sección chilena del Ferrocarril Arica-La Paz (FERRARICA), la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE), las Cámaras Nacionales de Industria y de Comercio de Bolivia, la Aduana de Chile en Arica, y la Agencia Aduanera y Consulado de Bolivia en Arica.

b) Permite que el transbordo de las mercaderías en el puerto de Arica se realice en forma casi inmediata al no exigir que se espere la llegada del conocimiento de embarque original al puerto, antes de permitir que la mercadería siga viaje a su destino. Dicho documento sólo debe ser presentado por el importador en el momento de tramitar la nacionalización de su mercadería en Bolivia.

c) Facilita la programación de las decisiones relativas al despacho de las mercaderías en tránsito, lo cual permite utilizar en forma más eficiente los recursos portuarios y ferroviarios y asegurar la necesaria coordinación de las decisiones en los diferentes organismos. Al respecto, fue decisivo el remplazo de la decena de agentes despachadores de aduana que actuaban en Arica por un solo organismo, la AADAA.

d) Permite simplificar la documentación mediante la utilización de un formulario matriz único. Este formulario matriz, preparado por la AADAA sobre la base de la información contenida en el manifiesto de carga de la nave, hace posible la reproducción de documentos

/uniformes, en

uniformes, en tantas copias como sean necesarias para cubrir las necesidades documentales de los diferentes organismos que intervienen en el tránsito.

El resultado inmediato de la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito fue una notable aceleración en el despacho de la carga en tránsito, que trajo consigo el desatochamiento de los almacenes y sitios destinados a las importaciones bolivianas. No obstante, persistieron una serie de obstáculos cuya importancia relativa aumentó cuando se resolvieron los problemas documentales y de procedimiento. Asimismo, surgieron otras dificultades como consecuencia de la aplicación del sistema integrado.

Entre los problemas persistentes se destaca el de la capacidad física de la sección chilena del Ferrocarril Arica-La Paz, causada principalmente por la escasez de locomotoras apropiadas y por los daños que producen en la vía las locomotoras en uso. ^{1/}

Otro problema que subsiste es la dificultad que tienen los importadores bolivianos para saber con anticipación cuál será el costo total del traslado de sus mercaderías desde el costado de la nave hasta la aduana boliviana de destino. Este costo es la suma de los cobros de EMPORCHI, FERRARICA, ENFE, AADAA, etc., y varía según las características de las consignaciones y las circunstancias de su despacho y transporte a Bolivia. Esta incertidumbre impide a un importador, en el momento de hacer un pedido al exterior, calcular

^{1/} Véase CEPAL, Informe sobre la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito de mercaderías con destino a Bolivia a través del puerto de Arica (E/CEPAL/L.116/Add.1) enero de 1976, en que se hace un mayor análisis de esta situación.

el costo total aproximado de la mercadería puesta en La Paz u otro punto de destino en Bolivia, ya que generalmente compra cif Arica o fob puerto de exportación en el extranjero.

Entre los problemas que surgieron como consecuencia de la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito a partir de agosto de 1975, uno de los más graves es la demora que se produce en Arica en la confección de la documentación que requiere el importador para desaduanar su mercadería, la cual hace que se retrase el envío de dichos documentos a Bolivia. Esta documentación tiene como finalidad comprobar el costo total de la mercadería puesta en Bolivia, valor que sirve de base para la aplicación de los derechos de aduana, y debe acompañar a la Póliza de Importación que presenta el agente encargado de desaduanar la mercadería.

Aparte de la factura consular y del conocimiento de embarque original, que llegan al importador directamente del país de exportación de la mercadería, el importador necesita la carta de porte que cubre el trayecto terrestre entre Arica y Bolivia y la factura de la AADAA - denominada planilla de gastos - que indica los gastos en el puerto de Arica y los realizados por la AADAA para hacer llegar la mercadería a Bolivia. (Véase la figura 1). Como la planilla de gastos sólo puede confeccionarse una vez emitida la carta de porte ferroviario - ya que la AADAA paga el flete de FERRARICA por cuenta del importador - y debido a la exigencia de que la planilla sea visada por el cónsul en Arica, la mercadería suele llegar a destino más rápidamente que la planilla de gastos. Debido a este atraso en

/Figura 1

Figura 1

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Matriz N° 2000	Fecha 24-5-77	
Consignatario LA PAZ - BOLIVIA		PLANILLA DE GASTOS		
Notificar a M. J. S. S. O.				
Ep-Buque TURKISH AIRLINES	Puerto de embarque YOKOHAMA	Manifiesto N° 055	Fecha 24-5-77	
Puerto de desembarque ARECOA - CHILE	En tránsito a LA PAZ	Conocimiento N° YLAZ-3025	7	
Marcas y números IR LA PAZ VIA ARECOA G/NO. 1	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería 2 CAJA EFECTOS PERSONALES		Peso bruto Kg. 310.-	Volumen m ³
Observaciones:				

DATOS RELATIVOS AL DESPACHO			
Guía de Salida N°	Vagon N°	Carta de Porte N°	Fecha
2853/77	LNFE-10610	11792	30-6-77

RELACION DE GASTOS: Planilla N° 3235/77 - 2890/77

Señor
ER.
LA PREZ.
Presente

La mercadería consignada a Ud. e identificada al dorso, ha incurrido en los siguientes gastos por concepto de despacho efectuado por nuestra agencia en el puerto de Arica, incluido el flete ferroviario hasta la frontera boliviana:

Valor en US\$

1.- Movilización Portuaria US\$	1	6.-
2.- Uso de vías y otros en el Puerto	" 2	0.50
3.- Carga, Sid. Movilizadores Particulares	" 3	0.95
4.- Telax e informaciones	" 4	0.35
5.- Otros gastos de embarque	" 5	-.-
a) Costura, bebida y otros	" a	0.20
b) Remaneo	" b	
c) Amarras, estacado	" c	
d) " sin estaca	" d	
e) Horas Extras	" e	
6.- Cuidanía	" 6	
7.- Escolta Aduanera	" 7	
8.- Documentación	" 8	
9.- Derecho de Manifiesto	" 9	0.15
10.- Flete Ferrocarril Sec. Chilena	" 10	6.-
Sub Total		
11.- Comisión Despacho de AADAA	" 11	4.-
Sub Total		
12.- Legalización planilla 2%	" 12	2.-
TOTAL GENERAL	US\$	26.15

ALLI EMPRESA S.R.L.
CALLE BOLIVIA No. 7024
ARICA - CHILE
6-7-77
P
CALLE BOLIVIA No. 7024

ORIGINAL
BANCO CENTRAL DE BOLIVIA
ESTADO PLAZADO

SON: VEINTICUATRO 15/100 DOLARES.-

Valor que Ud. se servirá pagar en nuestra Cuenta Corriente N° 13-501 del Banco Central de Bolivia, en el plazo máximo de 10 días después de la notificación, a cuyo plazo su deuda devengará el interés Bancario correspondiente.

Jpb.

ORIGINAL FIRMADO
HUGO PALMADO HERRERA
Contador General AADAA

LEGALIZACION CONSULAR:

MARIO DOMÍNGUEZ
Vice Consul de Bolivia

Hugo Palmado Herrera
Contador General AADAA

la documentación, el importador se ve impedido de desaduanar su mercadería y a veces hasta debe pagar recargos por almacenaje prolongado en Bolivia.

En un principio, cuando la AADAA asumió la responsabilidad del despacho a Bolivia de todas las importaciones en tránsito a través del puerto de Arica, se confeccionaron las planillas de gastos sobre la base de los gastos reales de cada consignación. Este procedimiento ocasionó atrasos inaceptables en el envío de las planillas a los importadores, ya que la AADAA no podía determinar ciertos rubros de costo - por lo general, de escasa significación - sino después de un lapso prolongado. En vista de esta situación, se dejó de lado la práctica de calcular laboriosamente el gasto real y efectivo de cada rubro de costo de cada consignación para dar lugar al uso de costos estándares para algunos de los rubros, procedimiento lógico y práctico que permitió acelerar la preparación y envío de las planillas, sin perjudicar al importador ni a la AADAA, aunque no se ha logrado todavía evitar totalmente los atrasos.

Si se parte de la base de que la AADAA es el despachador de toda las mercaderías en tránsito a Bolivia a través del puerto de Arica, y que es la entidad que hace los pagos a EMPORCHI, FERRARICA, Aduana de Chile y demás organismos que prestan servicios a la carga en tránsito, se hace evidente la conveniencia de que tenga a disposición de los usuarios una tarifa clara y sencilla que cubra todas las operaciones necesarias para que la mercadería sea transportada desde el costado del buque hasta su destino en Bolivia. La existencia de una tarifa de este tipo permitiría a la AADAA en La Paz

/preparar una

preparar una factura - en remplazo de la planilla de gastos - que estaría a disposición del importador en forma oportuna. Además, de esta manera, el importador sabría de antemano el costo total de su mercadería puesta en destino y contaría oportunamente con toda la documentación necesaria para desaduanarla. Por otra parte, la aplicación de este tipo de tarifa por parte de la AADAA reduciría considerablemente el actual costo administrativo de preparar las planillas de gastos, eliminándose así el costo y la demora de la visación consular en Arica.

Lamentablemente, no se dan aún las condiciones necesarias para elaborar y aplicar una tarifa única, clara y sencilla. El obstáculo principal es la disparidad que existe entre las nomenclaturas utilizadas por los distintos organismos (FERRARICA, EMPORCHI, ENFE, Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga en Arica, etc.) para aplicar sus tarifas por servicios a la misma mercadería, como asimismo, entre las condiciones que aplica cada organismo a su propia tarifa. Debido a esta falta de uniformidad, la aplicación de una tarifa única, elaborada en las actuales condiciones, produciría una diferencia inaceptable entre los costos reales en que la AADAA incurre para una consignación determinada y el monto facturado al importador. Si bien podría determinarse una tarifa única para que las entradas totales de la AADAA mantuviesen una relación adecuada con sus costos totales, su aplicación podría perjudicar o beneficiar a ciertas importaciones en forma injustificada.

No obstante, y pese a la disparidad de los diversos sistemas de cobro que actualmente se aplican a las mercaderías en tránsito por

/concepto de

concepto de determinados servicios, es factible y conveniente tomar medidas para que se pueda lograr la aplicación de una tarifa única y precisa por parte de la AADAA. Una medida en tal sentido sería la aplicación uniforme y general de costos estándares por parte de la AADAA y su formalización como tarifa de transición cuya existencia permitiría:

a) que los importadores estimaran con adecuada precisión el costo del traslado de su mercadería hasta el punto de destino en Bolivia;

b) que la AADAA, preparara una factura en La Paz y la pusiera oportunamente a disposición de los importadores, y

c) que se redujera el costo de la preparación de la documentación que necesita el importador y se eliminara la visación consular de la misma.

Además, la aplicación de la tarifa de transición propuesta para la AADAA hará evidente la urgencia de uniformar las nomenclaturas y condiciones de las tarifas de otros organismos que prestan servicios incluidos en la tarifa de la AADAA.

El objetivo del presente estudio es proponer la estructura de una tarifa para la AADAA - que se espera sea de transición - y elaborar una metodología que permita calcular valores que guarden una adecuada relación con los pagos reales hechos a los organismos y agentes que intervienen en el tránsito, asegurando de esta manera que no hayan discriminaciones que favorezcan ni perjudiquen a ningún importador. El capítulo II describe las diferentes operaciones a que

está sujeta la carga en tránsito. El capítulo III presenta la estructura de la tarifa de transición que se recomienda para la AADAA, junto con los valores y la metodología de cálculo que permitirían su aplicación a corto plazo. En ese mismo capítulo se sugieren las líneas de acción que harían posible la racionalización y simplificación de la tarifa de transición de la AADAA para lograr el objetivo final, que es aplicar una tarifa definitiva única, clara y sencilla.

II. OPERACIONES A QUE ESTA SUJETA LA CARGA EN TRANSITO
Y VARIABLES QUE DETERMINAN SU COSTO

La carga en tránsito está sujeta a una serie de operaciones cuyo costo influye de modo variable en el costo total del traslado de mercadería desde el costado de la nave hasta su destino en Bolivia. Para fines expositivos, se han agrupado estas operaciones bajo seis rubros, cada uno de los cuales se examinará con cierto detalle en este capítulo. Estos seis rubros son los siguientes:

a) recepción y traslado de la mercadería desde el costado de la nave hasta el almacén o sitio, y almacenamiento y traslado de la mercadería a la plataforma de un vagón ferroviario o camión. Los pagos correspondientes se hacen a EMPORCHI, pero también intervienen en estas operaciones funcionarios de la AADAA;

b) estiba de la mercadería en el vagón ferroviario o camión y afianzamiento de la carga, operaciones que se realizan bajo la supervisión de la AADAA. Los principales pagos correspondientes a este rubro se hacen al Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga en Arica;

c) transporte terrestre de la mercadería a su destino en Bolivia. Durante el primer año de aplicación del Sistema Integrado de Tránsito - agosto de 1975 a julio de 1976 - el 60 por ciento de la mercadería despachada fue transportada por ferrocarril y el resto por camión, salvo un pequeño porcentaje que fue enviado por vía aérea o por otros medios. Cuando la mercadería se despacha por ferrocarril, la AADAA paga a FERRARICA el flete hasta la frontera con Bolivia, mientras que

/el flete

el flete desde la frontera hasta el destino en Bolivia lo paga el importador a ENFE. El importador paga también el flete total a las empresas camioneras;

d) escolta aduanera y custodia de la carga. Cuando la carga en tránsito se transporta por camión, un funcionario de la Aduana de Chile, a pedido de la AADAA, escolta la carga hasta la frontera. En esta operación, la AADAA paga tanto el viático del funcionario como su transporte de regreso a Arica. En el caso de automóviles u otros vehículos o maquinarias que se envían por ferrocarril en vagón abierto, la AADAA paga a un cuidador para que acompañe la carga hasta su destino;

e) preparación de la documentación y envío de información al consignatario, operación que está totalmente a cargo de la AADAA;

f) visación consular de manifiestos y de planillas de gastos. Para cumplir con las exigencias de las autoridades aduaneras de Bolivia, cada vehículo que entra en Bolivia con mercadería, sea camión o vagón ferroviario, debe llevar un manifiesto en que se detalla la carga transportada. Los manifiestos los preparan FERRARICA y las empresas camioneras, respectivamente, pero la AADAA paga en Arica los derechos consulares para su legalización. Además, ésta paga la legalización consular de las planillas de gastos que tienen un tratamiento semejante al que se da a las facturas consulares.

En el cuadro 1 se presentan estimaciones de la importancia relativa de las diferentes operaciones dentro de los gastos totales de la AADAA durante el primer año de aplicación del Sistema Integrado de

/Tránsito. La

Tránsito. La información es sólo aproximada, ya que la AADAA no disponía en ese período de una contabilidad de costos. Además, si se considera que la AADAA no paga el flete por camión cuando la mercadería en tránsito utiliza ese medio, ni el flete ferroviario entre la frontera y el destino final en Bolivia, el rubro transporte es bastante más significativo dentro del costo total que lo que aparece en el cuadro. Durante el año en referencia los gastos de la AADAA alcanzaron a US\$ 2 229 000, mientras que durante el mismo período se recaudó de los importadores un total de US\$ 2 227 000 por el despacho de 84 519 toneladas de carga. No obstante, debido a los retrasos en la confección de las planillas, no es posible comparar directamente los montos que corresponden a lo gastado y recaudado durante ese primer año.

1. Recepción, traslado y almacenamiento
de la mercadería en el puerto

La recepción de la carga entregada por el buque, su traslado al almacén o sitio, su clasificación, almacenamiento hasta el momento de su despacho y traslado hasta la plataforma del vehículo terrestre, son de responsabilidad de EMPORCHI, si bien estas funciones las realiza en presencia o con la intervención de funcionarios de la AADAA. La tarifa de EMPORCHI que cubre estos y otros servicios adicionales fue negociada en reuniones de las comisiones portuarias de Bolivia y Chile, efectuadas en Santiago entre el 29 de octubre y el 6 de noviembre de 1974, y entró en vigencia por dos años a partir de enero de 1975.

/Cuadro 1

Cuadro 1

AADAA: DESGLOSE DE GASTOS DIRECTOS POR RUBROS DE
OPERACION, AGOSTO DE 1975 - JULIO DE 1976
(Miles de dólares)

	US\$	%
Recepción y traslado de la mercadería en el puerto de Arica:		
Pagos a EMPORCHI a/	1 124	50.4
Costura y barrido	1	0.1
Estiba de mercadería en vehículo:		
Pagos al Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga en Arica	44	2.0
Afianzamiento de la carga	18	0.8
Transporte ferroviario hasta la frontera:		
Pagos a FERRARICA	545	24.5
Escolta aduanera y custodia de la carga b/	23	1.0
Preparación de la documentación y envío de la información:		
Documentación	9	0.4
Cables y télex	14	0.6
Visación consular de manifiestos y planillas de gastos	141	6.3
	<hr/>	<hr/>
Sub-total	1 919	86.1
Personal de oficina de la AADAA y otros gastos no distribuidos	310	13.9
	<hr/>	<hr/>
Total	2 229	100.0

Fuente: Información contable de la AADAA.

a/ No incluye gastos de almacenaje; éstos están bajo el rubro "otros gastos no distribuidos".

b/ No incluye pagos por el transporte proporcionado a funcionarios de Aduanas de Chile, los cuales están bajo el rubro "otros gastos no distribuidos".

/En el

En el convenio para la puesta en marcha del Sistema Integrado de Tránsito, firmado el 15 de mayo de 1975, EMPORCHI aceptó que se despachara las mercaderías sin el pago previo de la tarifa de movilización, aunque no se eximió a la AADAA del requisito de presentar la documentación debidamente tramitada.

Quedó también establecido que la AADAA pagaría los cobros liquidados dentro del curso de la semana, previa presentación los días martes de cada semana, de la factura correspondiente. Este sistema, si bien facilita enormemente las operaciones de despacho casi inmediato, no deja tiempo suficiente para verificar los montos cobrados y realizar su impugnación antes del pago, aunque las observaciones pueden presentarse - de acuerdo con el reglamento de EMPORCHI - hasta seis meses después de pagada la factura.

a) Servicio de movilización de desembarque. Para determinar el cobro básico aplicable a la manipulación de la carga en el puerto, la tarifa de EMPORCHI establece una nomenclatura ad hoc que clasifica la mercadería en tránsito en diez rubros. El cuadro 2 presenta dicha clasificación, junto con la tarifa básica para el desembarque directo, es decir, para el traslado directo de la mercadería desde el buque hasta el vehículo terrestre.

Dentro de la mayoría de estos diez rubros, se introducen las subclasificaciones "embalado", "semiembalado", "no embalado", y "unitarizado", y se establece una tarifa diferente para cada subclasificación. Esta subclasificación es discrecional, pues la determina el funcionario del puerto que realiza la recepción. Aunque la carga unitarizada es la que tiene menor tarifa en cada clase, no siempre

Cuadro 2

EMPORCHI: TARIFA DEL SERVICIO DE MOVILIZACION DE
DESEMBARQUE DIRECTO

(Dólares)

1.	<u>Animales en pie (por unidad)</u>	
	(a) Ganado mayor	1.54
	(b) Ganado menor	0.39
2.	<u>Carga general (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Embalado	9.35
	(b) Semi-embalado	10.18
	(c) No embalado	11.28
	(d) Unitizado	8.53
3.	<u>Productos alimenticios, abonos, fertilizantes, cemento de tipo Portland, cal y yeso (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Envasados y/o embalados	3.52
	(b) Unitizado	3.30
	(c) A granel:	
	1. Por planta mecanizada	3.14
	2. Con otros elementos	2.64
4.	<u>Máquinas, maquinarias, equipos, automotores y accesorios que acompañan estas mercancías (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Embalado	11.00
	(b) Semi-embalado	11.66
	(c) No embalado	13.75
5.	<u>Contenedores y similares (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Cargados	10.56
	(b) Vacíos	5.50
6.	<u>Minerales metálicos y no metálicos en general (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Ensacados	5.72
	(b) Unitizados	4.84
	(c) A granel:	
	1. Por planta mecanizada	3.69
	2. Con otros elementos	2.97
7.	<u>Metales primarios en todas sus formas (por tonelada métrica)</u>	
	(a) En unidades	7.70
	(b) Unitizados	6.71
8.	<u>Materias primas para la industria en general (por tonelada métrica)</u>	
	(a) Embaladas	8.80
	(b) No embaladas	10.45
	(c) Unitizadas	7.92

/9. Graneles

9.	<u>Graneles sólidos</u> (por tonelada métrica)	
	(a) Por planta mecanizada	4.07
	(b) Con otros elementos	3.30
10.	<u>Graneles líquidos</u> (por tonelada métrica)	1.65

Fuente: Decreto Supremo N° 465 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, publicado en el Diario Oficial del 17 de enero de 1975.

Notas:

- (a) Las tarifas incluyen un recargo de 10% destinado al programa de mantenimiento y reposición de equipos de EMPORCHI.
- (b) Las tarifas excluyen el recargo de US\$ 1.93 por tonelada que se aplica a todo desembarque indirecto.

/los importadores

los importadores llegan a beneficiarse de su aplicación, puesto que a causa de la desestiba manual de las bodegas del barco, los bultos unitarizados generalmente se desarman.

La diferenciación entre "semiembalado" y "no embalado" es muy sutil y queda de hecho sujeta al discernimiento del funcionario, aunque en la tarifa se establece que para determinar la condición correspondiente, éste debe atenerse a las normas que sobre esta materia dictan los organismos internacionales competentes.

Las materias primas son teóricamente favorecidas con una de las tarifas más bajas, pero, debido a que las mismas disposiciones generales determinan que tanto en los manifiestos de la carga como en el rótulo o marca de los bultos debe aparecer la frase "Materia prima", dicha tarifa rara vez se aplica en la práctica. Además, otra disposición al respecto señala que las partes o ensambles no se considerarán como materias primas.

El rubro 7, que clasifica los metales primarios en todas sus formas, no es muy claro, y en la práctica esta tarifa no se aplica a las planchas, alambre, alambrón y barras de hierro y otros metales ni a los artículos de metal que podrían considerarse incluidos dentro de la especificación "en todas sus formas".

Las disposiciones generales del primer capítulo de la tarifa de EMPORCHI fijan un recargo de 1.93 dólares estadounidenses por tonelada en el caso de desembarque indirecto, que se aplica a toda la mercadería que haya tocado piso con posterioridad al desembarque para su selección previa al embarque en vagones ferroviarios o

/camiones. El

camiones. El desembarque directo casi no se usa para carga con destino a Bolivia.

En las mismas disposiciones generales se estipula un cobro por traslado a sitios o almacenes designados para la mercadería en tránsito a Bolivia que se deposite provisionalmente en almacenes o sitios no asignados específicamente para ese propósito. Aunque en la parte relativa al almacenamiento la tarifa establece la obligación de EMPORCHI de entregar la mercadería en tránsito a Bolivia en los almacenes o sitios especialmente destinados a tal efecto, en dichas disposiciones generales se le confiere, por otra parte, la potestad de depositarla en lugares distintos de éstos, si así lo justificare la naturaleza de la carga.

En la parte reglamentaria del primer capítulo de la tarifa de EMPORCHI se estipula que en las operaciones de desembarque indirecto, el puerto se limitará a poner la carga sobre la plataforma del vehículo dispuesto para el despacho de la misma. Es por esta razón que la AADAA contrata los servicios del Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga en Arica para la estiba adecuada de los vagones ferroviarios y camiones.

El reglamento establece además que los representantes de los usuarios tienen la obligación de limpiar los sitios que se hayan ensuciado como consecuencia de las operaciones efectuadas a la carga, lo cual a menudo se debe a la inadecuada manipulación de ésta. Dado que el puerto grava al usuario con una tarifa elevada si se emplea personal de EMPORCHI, se ha optado por contratar personal especial para realizar esta tarea.

/De acuerdo

De acuerdo con lo descrito sobre la tarifa del servicio de movilización de desembarque, se aprecia que el monto pagado por la AADAA a EMPORCHI depende esencialmente de la naturaleza, embalaje y peso de la carga. No obstante, debido a la ambigüedad de la nomenclatura usada para clasificar la carga en tránsito, en la mayoría de los casos sería muy difícil para un importador en Bolivia saber, en el momento de hacer un pedido al exterior, cómo será clasificada su mercadería por EMPORCHI al llegar a Arica. Esta misma dificultad impide a la AADAA establecer una tarifa única que no incorpore la nomenclatura de EMPORCHI, pese a sus deficiencias.

b) Servicio de almacenamiento. La tarifa de EMPORCHI que entró en vigencia en enero de 1975 establece, por primera vez un régimen de cobro de almacenaje a la mercadería que se deposite en sitios y almacenes distintos de los destinados específicamente a la carga en tránsito. Para los productos a granel y los que se depositan en los sitios y almacenes asignados a la mercadería en tránsito, se mantiene el período de liberación de pago de almacenaje durante los 365 días que tradicionalmente regía para toda la carga en tránsito a Bolivia. Para la carga boliviana, en el puerto de Arica EMPORCHI ha asignado dos almacenes que en conjunto constituyen un área de 5 400 metros cuadrados, más una superficie adicional de 10 000 metros cuadrados en sitios adyacentes a los almacenes.

Desde la implantación del Sistema Integrado de Tránsito, es poco frecuente que la mercadería en tránsito quede depositada fuera de los almacenes o sitios asignados a ella. Aun si así sucediera, la

/mercadería gozaría

mercadería gozaría de un período de liberación de 60 días. La tarifa de almacenaje más allá del sexagésimo día asciende a 5.06 dólares por tonelada por cada cinco días hasta los primeros noventa días, a partir de los cuales sube a 9.13 dólares por cada cinco días. (Ambas tasas incluyen, como todo cobro de EMPORCHI, el 10 por ciento de recargo destinado al mantenimiento y reparación de equipos e instalaciones portuarias y a la ejecución de obras de mantenimiento y reposición de la utilería portuaria en general.)

Un tratamiento aún más severo es el que se da a la carga que, de acuerdo con lo estipulado por los organismos internacionales competentes, debe ser clasificada como mercadería peligrosa. Esta se considera de retiro inmediato, debiendo salir del puerto el primer día de la llegada; en caso contrario, se la grava con fuertes tasas de almacenaje.

c) Servicios adicionales prestados por EMPORCHI. La tarifa de EMPORCHI también establece montos que corresponden a otros servicios a que está sujeta la carga en tránsito. Entre éstos se cuentan los siguientes:

i) selección y pesaje unitario de bultos. Estos servicios se realizan a solicitud del usuario en aquellos casos en que surgen dudas que tal procedimiento pudiera aclarar. La tarifa correspondiente es de US\$ 1.10 por tonelada métrica;

ii) pesaje de carros o vehículos. Se utiliza este servicio para evitar que el peso de la carga exceda la capacidad máxima de los camiones. La tarifa que cobra EMPORCHI por este concepto es de 0.11 dólares por tonelada. El ferrocarril por su parte, sin costo

/adicional para

adicional para el usuario, pesa los vagones una vez retirados del puerto, devolviendo los que están sobrecargados;

iii) arrastre de carros y uso de vías férreas. En Arica, por todo vagón ferroviario que ingresa al puerto, EMPORCHI cobra 0.154 dólares por tonelada de registro. Este cobro es más bien un derecho de entrada y la permanencia del vagón en el puerto no tiene límite de tiempo. Como la mercadería de diferentes importadores bolivianos suele transportarse en un mismo vagón, es preciso prorratear el pago por el uso de las vías férreas entre las diferentes consignaciones. Así, por ejemplo, si se carga un vagón con 30 toneladas de capacidad con sólo 11 toneladas de mercadería, el costo por tonelada de varias consignaciones se puede calcular así:

$$\frac{\text{US\$ } 0.154 \times 30 \text{ tons.}}{11 \text{ tons.}} = \text{US\$ } 0.42$$

11 tons.

Otros cobros, como por ejemplo, los correspondientes al traslado entre sitios y a recargos por horario extraordinario, así como también al almacenaje, son gastos que pueden evitarse con la buena programación de despachos que hace posible el Sistema Integrado de Tránsito. Además, servicios tales como selección y pesaje unitario son más específicos de la mercadería de exportación a ultramar y, por lo tanto, muy poco frecuentes en el despacho hacia Bolivia.

2. Estiba de la mercadería en el vagón ferroviario o camión

Cuando se deposita la carga sobre la plataforma del vehículo, operación a cargo de EMPORCHI, no se garantiza automáticamente una correcta estiba para su adecuado transporte como tampoco el aprovechamiento apropiado del espacio disponible. Para llenar estas necesidades se utilizan en Arica los servicios del Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga, personal especializado en la estiba en vagones ferroviarios o camiones de las mercaderías para su despacho final.

Dicho sindicato negocia cada año una tarifa por sus servicios, que incluyen la estiba de mercaderías, la carga y descarga de minerales y otras operaciones afines. La tarifa del Sindicato está fijada en pesos chilenos y se reajusta periódicamente de acuerdo con los aumentos en sueldos otorgados por el Gobierno de Chile. Sin embargo, cabe destacar que el índice de sueldos ha subido desde comienzos del año 1976 en mayor proporción que el del tipo de cambio por dólar, moneda en que se facturan los gastos al usuario. Esta situación tiende a elevar el costo de despacho en un monto equivalente a la diferencia entre el aumento del índice de sueldos y el índice del tipo de cambio, ponderada por la incidencia de este rubro en el costo total.

Como es habitual que al término de cada año el Gobierno chileno decrete una bonificación como aguinaldo, es necesario ir formando un fondo para hacer frente a éste y otros gastos imprevistos, ya que no es posible refacturar en forma retroactiva. Sin embargo, en muchos casos los beneficios y bonificaciones, así como los reajustes que el

/Gobierno ha

Gobierno ha autorizado para estos sindicatos han sido de carácter retroactivo.

El cuadro 3 presenta la nomenclatura de la tarifa del sindicato, que clasifica la carga en cuatro grupos. De éstos, el más importante es la clase 4, que abarca los productos no especificados en la nomenclatura, y que corresponden a casi el noventa por ciento de las mercancías que se despachan habitualmente. La tarifa vigente en enero de 1977 por tonelada métrica para cada clase, convertida a dólares a razón de 18 pesos chilenos por dólar, era la siguiente:

	Tarifa base (pesos chilenos)	Tarifa con recargos corres- pondientes a leyes sociales (pesos chilenos)	Tarifa expre- sada en dólares
Clase 2	4.09	8.86	0.49
Clase 3	5.64	12.22	0.68
Clase 4	8.43	18.27	1.02
Clase 5	24.38	52.84	2.94

Además, los bultos pesados de 100 a 500 kilos tienen recargos que varían entre 10 y 25 por ciento, en tanto que los bultos que exceden de 500 kilos están sometidos a un tratamiento diferente, ya sea que se transporten en vagones plataforma o en vagones cerrados. En el primer caso, en enero de 1977 el costo máximo por concepto de estiba de la carga en un vagón plataforma con grúa o montacargas del puerto ascendía a 1.04 dólares la tonelada por bultos entre 501 y 1 000 kilos, alcanzando hasta 0.41 dólares la tonelada para bultos de 20 toneladas, puesto que el trabajo de los movilizadores sólo

/complementa la

complementa la operación de la grúa para que ésta deposite el bulto en forma tal que permita el estacado y amarrado posterior de la carga y el máximo aprovechamiento posible del espacio. En el caso de la estiba de bultos pesados en los vagones cerrados, el esfuerzo que se despliega para acomodar cajas grandes es considerable, y se efectúa mediante el uso de palancas, planos inclinados y rodillos, limitándose el montacargas a colocar el cajón sobre la plataforma y en la puerta del vagón. Por este concepto, el cobro varía entre 1.37 dólares por tonelada, para bultos que pesan entre 501 y 1.000 kilos, hasta 2.23 dólares por tonelada, para bultos de 2.25 toneladas.

Cuadro 3

NOMENCLATURA UTILIZADA EN LA TARIFA DEL SINDICATO
PROFESIONAL DE MOVILIZADORES DE CARGA DE ARICA

Artículo	Clase	Artículo	Clase
Aceite comestible	2	Madera	4
Aceite lubricante	4	Harina	2
Acido corrosivo	5	Huaipe en fardos	3
Alambre	4	Lana en fardos	4
Algodón en fardos	3	Leche	2
Arroz	2	Lejías	4
Azúcar	2	Papel en bobinas	3
Carga no especificada	4	Papel en fardos	4
Carburo	4	Parafina estearina	4
Cebada	3	Pintura en polvo: sacos y barriles	4
Cemento	4	Productos corrosivos	4
Cereales	2	Rieles y fierro (suelos)	3
Cloruro de calcio	5	Soda cáustica	5
Desmanche	5	Sulfatos en general	4
Dinamita explosivo	5	Trigo	2
Equipaje	4	Tambores vacíos	3
Gasolina inflamable	5	Vidrios	4
Grasa, cebo, manteca	4		
Manteca en latas	3		

/Toda la

Toda la mercadería que se carga en vagones plataforma - y en parte la que se transporta en vagones cerrados - requiere un fuerte afianzamiento a la plataforma que impida su caída durante el transporte, por lo cual se hace necesario contratar servicios de estacado y amarre. El estacado comprende la colocación de postes de madera de 3 x 4 pulgadas cuyo largo puede variar entre 90 centímetros para planchas y hierro de construcción, hasta tres metros cuando se requiere fijar cajones grandes. La cantidad que se emplee varía según el peso y la altura de los cajones y debe dar completa estabilidad al vagón; para lograrlo, se hacen además amarres con alambre, cuya seguridad y solidez deben ser aprobadas por el ferrocarril Arica-La Paz. La AADAA contrata a un obrero especializado para efectuar esta tarea. Dada la diversidad de requisitos de afianzamiento, no es posible especificar exactamente el costo de esta operación, la cual depende del precio de la madera, alambre y obra de mano, que se han ido reajustando en forma creciente. Aunque este rubro, al igual que los otros, se cobra al usuario en dólares, el alza de los precios internos en Chile últimamente ha sido mayor que el reajuste del dólar.

Para la limpieza de los vagones y reparaciones de los embalajes, en el pasado se contrataba personal por jornada con un estipendio fijo, ya sea que barrierá un vagón o clavara la tabla de un cajón. La aplicación del Sistema Integrado de Tránsito ha producido economías de escala al permitir que la AADAA atienda esas necesidades con dos empleados que se encargan de todas las operaciones que se necesitan durante el día, prorrateándose el costo de sueldos y materiales entre el tonelaje despachado durante el mes.

3. Transporte terrestre con destino a Bolivia

Existen tres medios de transporte de carga desde Arica con destino a Bolivia: por ferrocarril, camión y avión.

El transporte por ferrocarril es el medio más económico, pero tiene actualmente la desventaja de su lentitud, ya que debido a la falta de locomotoras apropiadas en la sección chilena, los vagones suelen permanecer largo tiempo en la línea antes de llegar a la frontera, donde FERRARICA los entrega a ENFE para que sean enviados hasta su destino. El cobro de los fletes ferroviarios se hace por secciones: un flete que cubre el tramo desde Arica a la frontera, que la AADAA paga semanalmente a FERRARICA, y otro desde la frontera hasta el destino - que puede ser La Paz (ciudad o El Alto), Oruro o Cochabamba - que es cobrado directamente al consignatario por ENFE.

FERRARICA emplea tarifas establecidas por el convenio García-Murillo que se suscribió el 14 de marzo de 1960. La tarifa utiliza una nomenclatura que clasifica en cinco categorías las mercaderías: la primera categoría, a la que corresponde la tarifa más alta, se emplea muy frecuentemente, mientras que la quinta categoría, que es la más baja, sólo se aplica al papel, a los abonos y a algunas materias primas. Las tarifas por tonelada métrica para los 206 kilómetros entre Arica y la frontera con Bolivia son las siguientes:

Primera categoría	US\$ 19.25
Segunda categoría	16.49
Tercera categoría	13.48
Cuarta categoría	11.46
Quinta categoría	9.48

Si se quiere saber el flete de una determinada carga, basta ubicar su categoría en la nomenclatura de carga; una vez encontrada la tarifa por tonelada se multiplica por el tonelaje y, si éste contiene fracciones menores a 100 kilogramos, se aproxima a la centena inmediatamente superior. La tarifa en dólares así obtenida es pagadera en pesos chilenos convertidos al tipo de cambio vigente a la fecha de la emisión de la factura que totaliza los fletes de una semana.

Las tarifas indicadas se aplican al transporte por vagón completo y, aunque se entiende por vagón completo el que transporta una sola carga para un solo consignatario, FERRARICA factura, a partir de la puesta en vigencia del Sistema Integrado de Tránsito, a cada consignatario de los varios lotes que se transportan en un mismo vagón, como si ese lote ocupara un vagón completo con carga de esa sola categoría. Más aún, la carta de porte que extiende FERRARICA para cada lote individual ampara el transporte hasta su destino final en Bolivia. Esta carta de porte tiene estampadas las siguientes notas: "FLETE SECTOR CHILENO PAGADO EN ORIGEN. FLETE SECTOR BOLIVIANO A PAGAR EN DESTINO". ENFE agrega, posteriormente, en la misma carta de porte, el cobro correspondiente desde la frontera hasta su destino.

Lamentablemente, la nomenclatura utilizada por FERRARICA está en parte obsoleta, pues por un lado hay productos que ya no se transportan y por otro hay varios que han sido incorporados posteriormente al comercio internacional debido al rápido desarrollo de

/la tecnología

la tecnología; como estos productos no aparecen considerados en la nomenclatura, se producen dudas frecuentes sobre su correcta clasificación.

El sistema tarifario de ENFE se basa en otra nomenclatura - probablemente la más moderna y adecuada de todas las que se aplican a la carga en tránsito. La estructura de la tarifa toma en cuenta la mejor utilización de la capacidad de los vagones existentes y la distancia a la que se transporta la carga, además de otros factores secundarios, como la condición de la carga (suelta o en vagón completo), el valor de la mercadería, su carácter económico y social, los precios de la competencia, etc.

Los cobros de ENFE por carro completo se aplican a las mercancías que son despachadas por un expedidor único y con destino a un solo consignatario, quedando su manipulación de cargo del cliente, tanto en el lugar de origen como en el de destino. Dichos cobros son aplicables a envíos de un peso mínimo de seis toneladas, por lo que ENFE suele aplicar estas tasas sólo a determinados productos (por ejemplo, harina de trigo, cebada, papel, gasolina, aditivos y derivados para Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos), de modo que la mayoría de los importadores bolivianos pagan los fletes que corresponden a carga suelta.

Para encontrar la tarifa de ENFE que corresponde a una mercadería cualquiera, debe consultarse en primer lugar el clasificador de carga, que es una nomenclatura de todas las mercaderías que pueden ser transportadas por ferrocarril. Junto a cada una de ellas se encontrarán cinco columnas de números correspondientes a la carga suelta

/y seis

y seis columnas correspondientes a la carga completa de un vagón. Estos números son los baremos, y cada uno corresponde a una lista de precios que varía según la distancia a que debe transportarse la carga. Es decir, una vez identificado el baremo, hay que consultar un segundo libro, en el que aparecen estas listas, y ubicar la tasa correspondiente en el punto de intersección de la distancia con la columna del baremo respectivo.

El cuadro 4 presenta una muestra de las tarifas aplicadas por ENFE para el transporte entre la estación de Charaña, situada en la frontera con Chile en la línea Arica-La Paz, y tres ciudades de destino en Bolivia. Como dato comparativo, se indican también los fletes hasta los mismos lugares de destino desde Guaqui, situada en el lago Titicaca en la ruta de acceso de Matarani, Perú, y desde Ollagüe, la estación en la frontera con Chile de la línea férrea de Antofagasta, Chile.

El transporte de mercaderías por camión desde el puerto de Arica sólo cobró importancia a partir de junio de 1975, cuando el problema de la falta de capacidad de transporte por vía férrea llegó a su punto crítico a raíz de un accidente que dejó fuera de servicio dos locomotoras equipadas especialmente con sobrecargador y dispositivo de seguridad para trabajar en los 40 kilómetros entre Central y Puquios, tramo que tiene una pendiente de seis por ciento. Desde entonces el transporte por carretera ha seguido utilizándose para la carga en tránsito, principalmente por las deficiencias persistentes en el transporte por ferrocarril, pero sólo cuando existen instrucciones específicas en este sentido de parte de los importadores bolivianos.

Cuadro 4

ENFE: TARIFAS DESDE FRONTERA A PUNTOS IMPORTANTES DE DESTINO EN BOLIVIA,
PARA EL TRANSPORTE DE MERCADERIA REPRESENTATIVA

(En dólares estadounidenses por tonelada métrica)

	Al El Alto de La Paz		A Cruro		A Cochabamba	
	a/	b/	a/	b/	a/	b/
A. De Charafía (Ferrocarril Arica-La Paz)	(246 km)		(411 km)		(661 km)	
Harina de trigo	13.67	19.00	20.26	27.03	30.65	39.69
Tubos y caños de acero o fierro	17.92	33.53	26.57	47.70	39.15	70.04
Vehículos automóviles armados	23.52		34.86		52.74	
Máquinas compresoras	18.83	31.91	27.92	45.40	42.23	66.66
Productos farmacéuticos	17.92	30.38	26.57	43.21	39.15	63.44
B. De Guacuí (En el lago Titicaca en la ruta de Mataraní)	(101 km)		(266 km)		(516 km)	
Harina de trigo	7.97	12.06	14.47	19.97	24.26	31.90
Tubos y caños de acero o fierro fundido	10.46	21.72	18.97	35.25	31.81	56.29
Vehículos automóviles armados	13.72		24.89		41.74	
Máquinas compresoras	10.99	20.67	19.93	33.55	33.42	53.58
Productos farmacéuticos	10.46	19.60	18.97	31.93	31.81	50.99
C. De Ollagüe (Ferrocarril Antofagasta a La Paz)	(712 km)		(489 km)		(739 km)	
Harina de trigo	32.25	41.64	23.46	30.93	33.05	42.61
Tubos y caños de acero o fierro fundido	42.29	73.47	30.76	54.57	43.34	75.19
Vehículos automóviles armados	55.49		40.36		56.86	
Máquinas compresoras	44.43	69.93	32.32	51.94	45.53	71.57
Productos farmacéuticos	42.29	66.56	30.76	49.44	43.34	68.12

a/ Despachos entre 15 y 20 toneladas.

b/ Despachos entre 1 y 2,5 toneladas.

/En el

En el período comprendido entre julio y octubre los camiones pueden utilizar el camino a Tambo Quemado, que está pavimentado en su mayor parte en el lado chileno. En cambio, como este camino es poco transitable por el lado boliviano durante la estación de las lluvias, los camiones prefieren la ruta por el Perú. El cuadro 5 presenta las tarifas aprobadas por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil de Bolivia. El importador boliviano paga el flete por cada camión directamente al transportista, pero la AADAA paga el costo de la escolta aduanera en territorio chileno.

Cuadro 5

TARIFAS DE TRANSPORTE POR CAMION a/

(Dólares)

Desde Arica a:

La Paz	48.93	por tonelada
Cochabamba	61.80	" "
Santa Cruz	79.83	" "
Oruro; vía Tacna, Perú	57.17	" "

Para el cálculo del flete por volumen los transportistas consideran un factor de estiba de 1.66 m³ por tonelada.

Para contenedores de 20 pies existen los siguientes cobros:

Desde Arica a:

La Paz desde	\$64.94	por ton. bruta para 10 ton., a	\$57.45	para 20 ton.
Oruro	79.36	"	"	64.66 "
Cochabamba	89.15	"	"	69.55 "
Santa Cruz	116.44	"	"	83.20 "

El retorno de los contenedores vacíos tiene un costo de \$ 125 desde cualquier ciudad boliviana hasta Arica.

Fuente: Cámara Boliviana de Transporte, La Paz.

a/ Los fletes incluyen el impuesto boliviano de tres por ciento por servicios prestados.

/Sólo la

Sólo la carga delicada y de valor se transporta por vía aérea desde Arica. Dicho transporte se hace por lo general en los vuelos regulares de pasajeros del Lloyd Aéreo Boliviano y de LAN-Chile, por lo que está condicionado a la capacidad disponible y al tamaño de las puertas de los compartimientos de carga.

El cuadro 6 presenta las tarifas para el servicio de carga en vuelos regulares. Además, algunas compañías de aviación ofrecen aviones fletados con capacidad de carga de diez toneladas y a un costo de dos mil dólares por viaje.

Cuadro 6

TARIFAS DE TRANSPORTE DESDE ARICA POR VIA AEREA

(Dólares por kilogramo)

Peso de la partida en kilogramos	D E S T I N O		
	La Paz	Cochabamba	Santa Cruz
1 - 45	0.35	0.41	0.47
46 - 99	0.26	0.32	0.38
100 - 299	0.24	0.30	0.36
300 - 499	0.21	0.27	0.33
500 y más	0.16	0.22	0.28
<u>Pago mínimo</u>	16.00	US\$ 16.00	16.00

Fuente: Información proporcionada telefónicamente por LAN-Chile en Santiago.

4. Escolta aduanera y custodia de la carga

Como el transporte carretero se efectúa generalmente en camiones abiertos, ha habido que cumplir con las formalidades de Aduanas de Chile en el sentido de que los mismos deben abandonar el territorio chileno bajo escolta aduanera. Dicho servicio se realiza por cuenta de los usuarios, en tanto que la Ordenanza de Aduanas de Chile fija por este concepto un arancel para el pago de viáticos de acuerdo con el grado del oficial de Aduanas encargado de la escolta y con el tiempo de duración de la misma. El pago promedio que hace la AADAA a la Aduana es US\$ 9.20 por funcionario aduanero, cuando la escolta se realiza hasta Chacalluta, en la frontera con Perú, y US\$ 38 por funcionario si ésta se extiende hasta Tambo Quemado, en la frontera con Bolivia.

La Ordenanza de Aduanas establece, además, la obligación del usuario de proporcionar el medio de transporte adecuado para el retorno de la escolta a Arica. Cada viaje de ida y vuelta de la escolta tiene un costo medio de diez dólares por concepto de transporte hasta Chacalluta y de 120 dólares hasta el resguardo aduanero en Tambo Quemado. El vehículo que se emplea por lo general es un taxi con capacidad para cinco personas.

La custodia es un servicio necesario cuando se envían vehículos por vía férrea, ya que éstos corren peligro de robo en el trayecto. Para esta función se contrata un servicio de personal especializado que entrega el vehículo bajo inventario, recibiendo un promedio de cinco dólares por unidad, a condición de que viajen en convoyes de

/veinte vehículos

veinte vehículos como mínimo. La AADAA cobra 6.25 dólares la tonelada por este concepto a través de las planillas de gastos, y este monto cubre el costo de este servicio aún en los casos de convoyes con menor cantidad de vehículos. Este precio incluye también el inventario de los vehículos que deben entregarse al cuidador y la preparación de las operaciones de carga en vagones planos, es decir, su movilización al costado de éstos.

5. Preparación de la documentación, tarja y envío de información al punto de destino de la carga

La AADAA prepara el juego de documentos que, de acuerdo con el Sistema Integrado de Tránsito, se requieren para cumplir con la documentación que exigen los diferentes organismos que intervienen de una u otra forma en el tránsito, con excepción de los manifiestos aduaneros, que son confeccionados por las empresas de transporte. Por este servicio la AADAA cobra al importador una tasa calculada sobre la base de un costo estándar, la cual también se consigna en la planilla de gastos.

Bajo el rubro "Tarja", la AADAA cobra la supervisión de la desestiba al costado de la nave y el control de la faena de carga del vehículo que ha de retirar la mercadería del puerto.

El cobro que la AADAA hace bajo el rubro "Télex e informaciones" corresponde al uso de ese medio para mantener informado al usuario sobre el movimiento de su carga a través de las oficinas de la AADAA en La Paz y al envío de avisos de llegada, resúmenes de manifiestos, etc.

/6. Visación

6. Visación consular de manifiestos y de planillas de gastos

La AADAA también se encarga de pagar al Consulado de Bolivia en Arica los derechos de legalización de los manifiestos aduaneros preparados por FERRARICA y las empresas camioneras, por cuenta del importador boliviano. El juego de manifiestos que debe emitirse por cada vehículo o vagón ferroviario tiene un derecho consular de diez dólares: cinco dólares de este monto corresponden al costo del juego valorado de formularios de manifiesto y los otros cinco, al timbre consular que debe ir estampado en el original. La AADAA recupera esta suma a través de su inclusión en las planillas de gastos.

La legalización de las planillas de gastos origina otro pago consular, pues cada una de ellas está afecta al dos por ciento sobre el total de los gastos que en ella se incluyen y con un cobro mínimo de dos dólares. Además, la fracción mínima en timbres consulares es de 0.50 dólares, y toda fracción por sobre esta cantidad se redondea a la unidad.

7. Comisión de despacho de la AADAA

Si bien la AADAA cobra el costo real de la mayor parte de las operaciones importantes a las que está sujeta la carga en tránsito y ha establecido costos estándares para otras operaciones, existe una serie de gastos generales que debe asumir, tanto en Arica como en Bolivia, y que no son asignables a partidas específicas. Esta situación, que se produciría en algún grado de todas maneras, se agrava debido a que la AADAA no ha establecido una verdadera contabilidad de costos que le permita calcular con mayor precisión el

/valor de

valor de cada una de las diferentes operaciones. Además, la AADAA paga semanalmente a EMPORCHI, FERRARICA y a los demás organismos los servicios que prestan a la carga en tránsito, recuperando de los importadores los fondos que ha anticipado, con una demora de varias semanas de modo que se produce un costo financiero que deben cubrir los usuarios.

La comisión de despacho que cobra la AADAA en la planilla de gastos permite cubrir aquellos costos que no hayan sido incluidos específicamente bajo otros rubros de gastos. Siguiendo la tradición de los despachadores aduaneros, la comisión de la AADAA se ha establecido como un porcentaje sobre todos los gastos. A su vez, se han fijado porcentajes variables que reflejan la política general de comercio exterior del Gobierno de Bolivia, de modo que la comisión de la AADAA varía entre 10 y 20 por ciento, según las mercaderías y de acuerdo al siguiente detalle:

Alimentos, maquinaria, abonos, materia prima para la industria y materiales de construcción	10 por ciento
Mercadería comercial en general	15 por ciento
Automóviles, efectos personales y contenedores	20 por ciento

8. Cuantificación de costos según el tipo de mercadería en tránsito

De la descripción que se ha hecho de las diferentes operaciones a que está sujeta la carga en tránsito y de los gastos que implica cada una, se aprecia que el costo total de traslado de una mercancía desde el costado del buque en Arica hasta su destino en Bolivia depende

/no sólo

no sólo de la naturaleza de ésta, sino también del medio de transporte que se utiliza, del tipo de embalaje y del tamaño o peso de la partida. Con el objeto de dar una idea de la importancia relativa de los diferentes componentes del costo para varios tipos de mercadería, se han elegido 32 productos de tránsito frecuente por el puerto de Arica y, sobre la base de un peso supuesto de diez toneladas por partida, se ha estimado su costo total hasta La Paz, para enero de 1977, por ferrocarril y por camión. El cuadro 7 muestra los resultados de este análisis para el transporte de carga por ferrocarril, mientras que el cuadro 8 corresponde a transporte por camión. Las estimaciones presentadas en los dos cuadros son sólo ilustrativas y, dado que los costos reales dependen en parte del factor de estiba y del embalaje de mercancías específicas, pueden diferir ampliamente del costo de determinadas partidas. Sin embargo, al comparar los dos cuadros se aprecia que el transporte por camión es considerablemente más costoso que el ferroviario, como asimismo que, en ambos casos, el grueso del costo corresponde a los rubros "movilización portuaria" y "flete".

/Cuadro 7

Guadro 7

GOSTO TOTAL DEL DESPACHO Y TRASLADO DE IMPORTACIONES BOLIVIANAS TÍPICAS POR FERROCARRIL DEL PUERTO DE ARICA A LA PAZ, ENERO DE 1977 s/

(En dólares estadounidenses por tonelada métrica)

Tipo de mercancía	Movilización portuaria b/	Uso de vías en el puerto	Estiba de la mercancía en vagón ferroviario c/	Visación consular del manifiesto	Flete ferroviario Arica-frontera d/	Flete ferroviario frontera La Paz e/	Comisión de despacho de AADA f/	Visación consular de planilla de gastos	Total
Llantas, neumáticos	11.28	0.72	1.30	1.00	19.25	16.32	5.72 (15%)	0.79	56.38
Productos farmacéuticos	11.28	0.72	1.30	1.00	19.25	17.57	5.72 (15%)	0.79	57.63
Baterías, pilas eléctricas	11.28	0.36	1.30	0.50	16.49	19.40	5.18 (15%)	0.70	55.21
Vidrios planos	11.28	0.36	2.91	0.50	13.48	17.57	4.97 (15%)	0.67	51.74
Fierro, acero en planchas, tubos	11.28	0.36	2.91	0.50	11.46	17.57	4.67 (15%)	0.62	49.37
Artículos sanitarios, juegos de baño	11.28	0.72	1.30	1.00	11.46	19.40	4.55 (15%)	0.61	50.32
Carretillas desarmadas	11.28	0.36	1.80	0.50	11.46	19.40	4.50 (15%)	0.60	49.90
Artículos de hierro enlozado	11.28	0.72	1.30	1.00	11.46	19.40	4.55 (15%)	0.61	50.32
Palas, picas y picotas	11.28	0.36	1.80	0.50	11.46	19.40	4.50 (15%)	0.60	49.90
Papel en bobinas	11.28	0.72	1.80	1.00	9.48	17.57	4.33 (15%)	0.57	46.75
Papeles no especificados	11.28	0.72	1.80	1.00	11.46	17.57	4.63 (15%)	0.62	49.08
Herramientas de mano	11.28	0.36	1.30	0.50	11.46	19.40	4.42 (15%)	0.59	49.31
Artículos de escritorio	11.28	0.36	1.30	0.50	16.49	17.57	5.18 (15%)	0.70	53.38
Efectos personales	12.49	0.72	2.91	1.00	19.25	15.16	7.99 (20%)	0.89	60.41
Hilados de lana, algodón, seda	11.28	0.72	1.80	1.00	11.46	18.01	4.63 (15%)	0.62	49.52
Tejidos	11.28	0.72	1.80	1.00	19.25	18.48	5.80 (15%)	0.80	59.13
Harina de trigo	5.45	0.36	1.30	exento	11.46	13.41	2.52 (10%)	0.42	34.92
Abonos, fertilizantes	5.45	0.36	1.30	0.50	9.48	14.44	2.37 (10%)	0.39	34.29
Conservas alimenticias	5.45	0.36	1.30	0.50	16.49	15.16	3.07 (10%)	0.54	42.87
Leche en polvo, condensada o evaporada	5.45	0.36	1.30	exento	13.48	12.45	2.72 (10%)	0.47	36.23
Máquinas, maquinaria no especificada	12.93	0.72	1.80	1.00	11.46	19.40	3.45 (10%)	0.63	51.99
Autos: armados	15.68	0.72	2.91	1.00	38.50	23.06	19.98g/(20%)	1.58	103.43
Autos: desarmados y repuestos	12.93	0.72	1.80	1.50	19.25	19.40	7.96 (20%)	0.88	64.44
Contenedores de 20 pies	12.49	0.72	2.91	1.00	19.25	18.48	7.99 (20%)	0.89	63.73

Quadro 7 (conclusión)

Tipo de mercancía	Movilización puerto ria b/	Uso de vías en el puerto	Estiba de la mercancía en vagón ferro- viario c/	Visación consular del marí fiesto	Flete ferro- viario Arica- frontera d/	Flete ferro- viario frontera La Paz e/	Comisión de despacho de AADAA f/	Visación consular de plani lla de gastos	Total
Aluminio, cobre en planchas, tubos	8.64	0.36	2.91	0.50	16.49	19.40	5.02 (15%)	0.68	54.00
Productos químicos no especificados	10.73	0.36	1.80	0.50	13.48	16.73	4.72 (15%)	0.63	48.95
Tabaco picado	11.28	0.72	1.30	1.00	13.48	19.40	4.86 (15%)	0.65	52.69
Hilazas, fibra acrílica, lana, algodón	11.28	0.72	1.80	1.00	11.46	18.01	4.63 (15%)	0.62	49.52
Sebo, materia prima	10.73	0.36	1.80	0.50	9.48	17.15	2.95 (10%)	0.52	43.49
Soda cáustica, carb. de sodio	11.28	0.36	1.80	0.50	9.48	16.73	3.00 (10%)	0.53	43.68
Plásticos tales como polivinilo	9.85	0.36	1.30	0.50	13.48	16.73	4.51 (15%)	0.60	47.93
Silicato de sodio, parafina	10.73	0.36	1.30	0.50	9.48	16.73	2.90 (10%)	0.51	42.51

a/ Estimaciones basadas en el despacho de una partida de diez toneladas.

b/ Tarifa de EMPORCHI para el desembarque indirecto.

c/ Incluye pagos al Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga, costura y reparación de embalaje, así como amarre y estacadura cuando corresponda.

d/ Según tarifa de FERRARICA.

e/ Según tarifa de ENFE.

f/ Incluye 0.60 dólares por tonelada por concepto de preparación de documentación, tarjado y envío de información a destino.

g/ Incluye 6.25 dólares cobrados por AADAA por servicio de custodia hasta destino.

Cuadro 8

COSTO TOTAL DE DESPACHO DE IMPORTACIONES BOLIVIANAS TÍPICAS EN EL PUERTO DE ARICA Y EL TRASLADO A LA PAZ POR CAMION, ENERO DE 1977 a/

(En dólares estadounidenses por tonelada métrica)

Tipo de mercancía	Movili- zación portua- ria b/	Estiba de la mercancía en el camión c/	Escolta aduanera hasta Chaca- lluta	Visación consular del mani- fiesto	Flete a La Paz por camión d/	Comisión de despacho de AADAA e/	Visación consular de plani- lla de gastos	Total
Plantas, neumáticos	11.28	1.27	1.20	2.00	88.07	3.05 (15%)	0.38	107.25
Productos farmacéuticos	11.28	1.27	1.20	2.00	58.71	3.05 (15%)	0.38	77.89
Baterías, pilas eléctricas	11.28	1.27	0.64	1.00	48.93	2.82 (15%)	0.34	66.28
Vidrios planos	11.28	1.77	0.64	1.00	48.93	2.89 (15%)	0.35	66.28
Fierro, acero en planchas, tubos	11.28	1.77	0.64	1.00	48.93	2.89 (15%)	0.35	66.28
Artículos sanitarios, juegos de baño	11.28	1.27	1.20	2.00	111.55	3.05 (15%)	0.38	130.73
Carretillas desarmadas	11.28	1.77	0.64	1.00	52.84	2.89 (15%)	0.35	70.77
Artículos de hierro enlazado	11.28	1.27	1.20	2.00	137.97	3.05 (15%)	0.38	157.15
Palas, picas y picotas	11.28	1.27	0.64	1.00	55.77	2.82 (15%)	0.34	73.12
Papel en bobinas	11.28	1.77	1.20	2.00	48.93	3.13 (15%)	0.39	68.70
Papeles no especificados	11.28	1.77	1.20	2.00	48.93	3.13 (15%)	0.39	68.70
Herramientas ferretería	11.28	1.27	0.64	1.00	48.93	2.82 (15%)	0.34	66.28
Artículos de escritorio	11.28	1.27	0.64	1.00	76.32	2.82 (15%)	0.34	93.67
Efectos personales	12.49	1.77	1.20	2.00	132.10	4.21 (20%)	0.43	154.20
Hilados lana, algodón, seda	11.28	1.77	1.20	2.00	55.77	3.13 (15%)	0.39	75.54
Tejidos	11.28	1.77	1.20	2.00	49.90	3.13 (15%)	0.39	67.67
Harina de trigo	5.45	1.27	0.64	exento	48.93	3.13 (10%)	0.18	57.87
Abonos fertilizantes	5.45	1.27	0.64	1.00	52.84	1.50 (10%)	0.20	62.90
Conservas alimenticias	5.45	1.27	0.64	1.00	48.93	1.50 (10%)	0.20	58.99
Leche en polvo, condensada o evaporada	5.45	1.27	0.64	exento	48.93	1.40 (10%)	0.18	57.87
Máquinas, maquinaria no especificada	12.93	1.77	0.64	2.00	64.58	2.39 (10%)	0.39	84.70
Autos armados	15.68	1.77	1.20	2.00	206.00f/	4.85 (20%)	0.51	232.01
Autos desarmados y repuestos	12.93	1.77	2.20	2.50	48.93	4.60 (20%)	0.48	73.41
Contenedores de 20 pies	12.49	3.50	1.20	2.00	65.41g/	4.60 (20%)	0.48	89.64

Quadro 8 (conclusión)

Tipo de mercancía	Movili <u>z</u> ación portug <u>u</u> ria <u>b/</u>	Estiba de la mercancía en el camión <u>c/</u>	Escolta aduanera hasta Chaca- lluta	Visación consular del mani- fiesto	Flete a La Paz por camión <u>d/</u>	Comisión de despacho de AADAA <u>e/</u>	Visación consular de plani- lla de gastos	Total
Aluminio, cobre en planchas, tubos	8.64	1.77	0.64	1.00	48.93	2.50 (15%)	0.29	63.77
Productos químicos n.e.	10.73	1.77	0.64	1.00	48.93	2.81 (15%)	0.34	66.22
Tabaco picado	11.28	1.27	1.20	2.00	99.81	3.05 (15%)	0.38	118.99
Hilazas, fibra acrílica, lana, algodón	11.28	1.77	1.20	2.00	64.58	3.13 (15%)	0.39	84.35
Sebo, materia prima	10.73	1.77	0.64	1.00	48.93	2.07 (10%)	0.22	65.46
Soda cáustica, carb. de sodio	11.73	1.77	0.64	1.00	52.84	2.17 (10%)	0.35	70.50
Silicato de sodio, parafina	10.73	1.27	0.64	1.00	48.93	2.02 (10%)	0.31	64.90
Plásticos como polivinilo	9.85	1.27	0.64	1.00	48.93	2.60 (15%)	0.31	64.60

a/ Estimaciones basadas en el despacho de una partida de diez toneladas.

b/ Tarifa de EMPORCHI para el desembarque indirecto.

c/ Incluye pagos al Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga y costura y reparación de embalaje.

d/ Incluye impuesto boliviano de servicios de tres por ciento.

e/ Incluye 0.60 dólares por tonelada por concepto de preparación de documentación, tarjado y envío de información a destino.

f/ El flete para el transporte de automóviles armados es 206 dólares por unidad; se ha supuesto que el automóvil tiene un peso de una tonelada.

g/ El flete no incluye el cobro por el retorno a Arica del contenedor vacío, que es 128.75 dólares adicionales.

III. UNA TARIFA PARA DESPACHOS DE CARGA EN TRANSITO POR
EL PUERTO DE ARICA.

La tarifa de una empresa que ofrece servicios de transporte o servicios conexos se compone de cinco elementos:

- a) una especificación de los servicios ofrecidos;
- b) una nomenclatura de las mercancías. A veces ésta identifica con gran precisión ciertas mercancías específicas, como en los casos de las tarifas ferroviarias y de las conferencias marítimas, mientras que otras veces agrupa mercancías según ciertas características, tal como ocurre con las tarifas portuarias y de transporte por carretera;
- c) una estipulación del precio que corresponde a cada rubro de la nomenclatura según el tipo de servicio que se ofrezca. A veces se asigna este precio directamente a la mercancía individualizada en la nomenclatura - como ocurre en el caso de las tarifas portuarias y de las conferencias marítimas ; en otros casos se asigna cada mercancía en primer lugar a una clase y luego se estipula el precio correspondiente a esa clase - como ocurre con los clasificadores de carga empleados por los ferrocarriles;
- d) una lista de los descuentos o recargos aplicables según la naturaleza o condición de la mercancía (descuento por carga unitarizada, recargo por carga pesada o de gran volumen, recargo por carga peligrosa, etc.) y de los precios de servicios ocasionales o que se presten excepcionalmente a la mayor parte de la carga; y
- e) las condiciones generales del transporte, donde se estipulan las obligaciones del embarcador y se delimita la responsabilidad de la empresa de transporte.

/La tarifa

La tarifa de una empresa de transporte es un documento de gran alcance, ya que representa la oferta formal de los servicios de la empresa al público en general. Es común que los gobiernos exijan que estas tarifas sean registradas en alguna oficina gubernamental competente, y aun que éstas las sujete a su aprobación. Si un usuario estima que no se ha aplicado correctamente la tarifa a su caso particular, puede reclamar por ello y hasta entablar una demanda judicial.

Aun cuando los precios estipulados en la tarifa de una empresa de transporte hayan sido calculados de modo que permitan cubrir los costos de los servicios que se ofrecen, habrá muchas ocasiones en que por circunstancias excepcionales, se produzca una pérdida financiera en el transporte de una partida en particular. El caso más ilustrativo al respecto es el despegue de un gigantesco avión con un número muy escaso de pasajeros a bordo, donde la empresa aérea sabe que el excedente que le deja el transporte de otras partidas compensa esta pérdida ocasional.

Si bien la AADAA realiza con sus propios funcionarios una serie de operaciones que exige la carga en tránsito - tales como la confección de la documentación y el envío de la información a destino - la gran mayoría de los gastos que hace de cuenta del importador (movilización portuaria, pagos a los movilizadores particulares y flete ferroviario hasta la frontera) corresponden a pagos a otros organismos. Parecería adecuado, por lo tanto, que la AADAA sumara los precios estipulados en las tarifas de estos organismos y presentara al público

/una tarifa

una tarifa única que cubriese todas las operaciones que requiere la carga en tránsito. Una tarifa de este tipo representaría una oferta formal de parte de la AADAA que debería compensar las pérdidas que a la larga le dejaran algunos despachos con el excedente de otros.

Lamentablemente, la heterogeneidad de las nomenclaturas utilizadas en las tarifas de los otros organismos que intervienen en el tránsito, además de la ambigüedad producida por los criterios de clasificación de ciertos productos, impide que la AADAA pueda establecer una tarifa única para todas las operaciones. Cualquier intento al respecto conduciría, en muchos casos, a diferencias inaceptables entre el costo real del despacho y el precio estipulado en la tarifa de la AADAA. Es importante destacar que este problema no puede ser resuelto mediante un mero perfeccionamiento del sistema de contabilidad de costos de la AADAA, pues tiene sus raíces en la disparidad existente entre las nomenclaturas que se utilizan en las distintas tarifas básicas y en la imposibilidad de hacerlas compatibles entre sí para que la suma de los diferentes precios estipulados en ellas puedan constituir una tarifa única.

Esta situación es, desde todo punto de vista, deplorable, ya que impide que los importadores obtengan uno de los beneficios potenciales más importantes del Sistema Integrado de Tránsito. En efecto, si no fuese por la incompatibilidad entre las tarifas básicas la AADAA podría establecer inmediatamente una tarifa única clara y sencilla que englobara todos los servicios prestados a la carga en tránsito. Esto permitiría reducir los costos administrativos de la

/gestión de

gestión de la AADAA y los costos derivados de la incertidumbre del importador, agilizando paralelamente el procedimiento de tránsito.

En la actualidad, aunque los importadores bolivianos tienen acceso a una serie de antecedentes que les ayudan a estimar la mayor parte del costo de las operaciones fundamentales del traslado de carga en tránsito hasta Bolivia (entre otros, la tarifa de EMPORCHI, la de FERRARICA, la de ENFE y la que fija el Gobierno de Bolivia para las empresas de transporte por carretera), les falta un dato importante para establecer con antelación el costo total: el monto que cobrará la AADAA por las demás operaciones complementarias del tránsito y por concepto de comisión. Por esta razón, se considera impostergable que la AADAA, sobre la base de la experiencia que ha ganado a través de la aplicación de costos estándares para las diferentes operaciones, formalice una tarifa de transición que incluya las operaciones complementarias y la comisión de despacho. Dicha tarifa se utilizaría mientras se introducen las modificaciones en las otras tarifas básicas, como medio para crear las condiciones que permitan establecer una tarifa única que comprenda todas las operaciones, tanto fundamentales como complementarias, más la comisión de la AADAA.

1. La tarifa de transición de la AADAA

La tarifa de transición de la AADAA que se propone se compone de dos partes: una tarifa básica y una comisión de despacho. La tarifa básica cubre las siguientes operaciones o servicios complementarios:

- uso de vías férreas en el puerto

/- limpieza de

- limpieza de sitios
- almacenaje (a menos que sea el importador quien haya pedido que no se le envíe la mercadería)
- traslado entre sitios en el puerto
- barrido de vagones ferroviarios
- estiba de las mercancías en el vehículo terrestre
- afianzamiento de la carga
- costura de bultos dañados
- tarja de la carga
- pesaje de camiones
- escolta aduanera
- custodia de la carga
- legalización consular de los manifiestos de los vehículos.

La comisión de despacho cubre la confección de la documentación, el envío de la información a destino y las demás operaciones o servicios que no se incluyen ni en la movilización portuaria ni en el transporte a destino, ni en la tarifa básica de la AADAA. Asimismo, la comisión cubre los gastos generales de las oficinas de la AADAA.

Sería deseable - como se explica en más detalle en el acápite 2 de este capítulo - que la tarifa de la AADAA se basara en una nomenclatura amplia de las mercancías. No obstante, debido a la imposibilidad de ampliar la actual nomenclatura de EMPORCHI poco se ganaría, durante el período de transición, si se intentara basar la tarifa de la AADAA en una nomenclatura extensa. Por esta razón, parece más conveniente utilizar transitoriamente una nomenclatura ad hoc que

/refleje las

refleje las variables más significativas al determinarse los costos estándares de la AADAA. Sin embargo, la adopción de esta nomenclatura de transición no debería significar en modo alguno un impedimento para la aplicación futura de una nomenclatura universal como base de una tarifa única que incluya los servicios de la AADAA, EMPORCHI, FERRARICA y ENFE.

La nomenclatura propuesta para la tarifa de transición de la AADAA clasifica la mercadería en tránsito en cuatro grandes grupos:

- a) mercadería que ha sido definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad;
- b) vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kilos por bulto, mercadería que requiere custodia hasta su destino;
- c) contenedores, incluyendo bultos semejantes que contienen efectos personales con un peso de más de 500 kilos por bulto; y
- d) mercancía general no asignada a uno de los tres grupos anteriores. En el caso de transporte por ferrocarril, este cuarto grupo se subdivide en mercancía colocada en vagón cerrado o en vagón plano o cajón, lo cual permite tomar en cuenta las variaciones de pago a los movilizadores particulares.

Si existiesen dudas respecto del grupo correspondiente a una partida específica, ésta debería asignarse al grupo más alto.

Además de diferenciar el tipo de mercancía, la tarifa de transición distingue entre despacho por ferrocarril y por camión. Asimismo, al considerar que los costos de varias de las operaciones dependen en parte del factor de estiba de cada mercancía, la tarifa separa las mercancías entre las que tienen un factor de estiba de

/hasta dos

hasta dos y medio metros cúbicos por tonelada y las que exceden de este valor. Finalmente, la tarifa establece un recargo para la mercancía peligrosa que se incluye en las clases 1, 6 y 8 establecidas por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

La tarifa de transición se obtendrá agregando la comisión de la AADAA a las cifras que constituyen la tarifa básica y que se presentan en el cuadro 9. Estos valores son la suma de los costos estándares de AADAA correspondientes al mes de enero de 1977 para cada operación incluida en la tarifa básica. A su vez, estos costos estándares se agrupan según el organismo que realiza la operación, ya que cada uno de ellos depende principalmente de la tarifa básica de ese organismo. De esta manera los valores presentados en el cuadro 9 se determinan sumando los siguientes componentes:

- a) uso de vías férreas y pesaje de camiones: EMPORCHI;
- b) estiba de la mercancía en vehículo: Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga de Arica;
- c) escolta aduanera: Aduana de Chile. En este componente se incluye también la custodia de la carga hasta su destino;
- d) legalización de manifiestos de vehículos: Consulado de Bolivia; y
- e) limpieza de sitios, barrido de vagones ferroviarios, afianzamiento de la carga, costura de bultos dañados y tarja de la carga: AADAA. En este componente se incluye también el costo del probable traslado de la carga entre sitios del puerto y su correspondiente almacenamiento.

/Cuadro 9

Cuadro 9

TARIFA BASICA DE LA AADAA
(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	Despacho por ferrocarril		Despacho por camión	
	Mercancías con factor de estiba de:		Mercancías con factor de estiba de:	
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	1.75	a/	2.84	a/
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kg por bulto	a/	18.34	a/	9.91
3. Contenedores de más de 500 kgs. por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales	a/	3.52	a/	3.70
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	2.36	2.97		
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	3.98	4.83		
c) Colocada en camiones			3.25	4.35

Fuente: Cuadros 11, 15, 16 y 17.

- Notas: 1. La tarifa mínima por despacho es 2.25 dólares.
2. La carga peligrosa, incluida en las clases 1, 6 y 8 de OCMI, tiene un recargo de 2.30 dólares por tonelada. La tarifa mínima para esta carga es 4.00 dólares por despacho.

a/ Para mercadería con este factor de estiba es poco probable que se produzcan despachos; sin embargo, si los hubiera, se aplicaría la tarifa indicada en el otro factor de estiba.

La metodología que se utiliza para determinar el costo estándar del uso de vías férreas, escolta aduanera y legalización de manifiestos es esencialmente la misma. En cada caso hay un costo por vehículo que se prorratea según la carga que en él se transporte, de modo que es preciso determinar el tonelaje medio de carga de cada grupo identificado en la nomenclatura de transición de la AADAA que se coloca en diferentes tipos de vehículos. En el caso de la estiba de la mercancía en el vehículo, el costo estándar por tonelada varía según el peso de los bultos que componen las distintas partidas. En todos estos componentes la composición de la carga es una variable clave y, como está sujeta a cambios a través del tiempo, se requieren estudios permanentes que permitan conocer oportunamente las tendencias de esta variable que podrían afectar a los costos estándares. A continuación se explica en detalle la metodología utilizada para calcular el costo estándar de cada componente de la tarifa básica:

a) Uso de vías férreas en el puerto y pesaje de camiones. La tarifa de EMPORCHI contempla un cobro de 0.154 dólares por tonelada de registro de cada vagón ferroviario que entra al puerto. Un vagón medio (30 toneladas) significa para la AADAA un costo de 4.62 dólares, monto que debe asignarse en la tarifa básica a la carga que se despacha por ferrocarril, tomando en cuenta el peso de la mercancía de cada grupo que puede ser colocada en un vagón.

El cuadro 10 presenta las estimaciones que se han hecho de las toneladas de carga de cada grupo que pueden transportarse en vagones ferroviarios cerrados, en vagones abiertos y en camiones. Estas han

/tomado en

tomado en cuenta el factor de estiba medio estimado en cada caso - que también se presenta en el cuadro 10 - y otros antecedentes sobre el tonelaje que se transportó efectivamente en diferentes tipos de vehículos durante el último trimestre de 1976. Naturalmente, estas cifras están sujetas a revisión al disponerse de información más amplia.

El cálculo del costo estándar de la AADAA por concepto de uso de vías férreas se hace dividiendo el costo por vagón, 4.62 dólares, por el tonelaje medio por vehículo que se muestra en el cuadro 10. Los resultados se presentan en el cuadro 11.

Como la tarifa de EMPORCHI estipula un cobro de 0.11 dólares la tonelada por el pesaje de camiones, este valor se ha colocado directamente en el cuadro 11 como el costo estándar de esta operación.

b) Estiba de mercancías en vehículos terrestres. En el cuadro 12 se muestra el costo estándar que para la AADAA implica la estiba de mercancías en vagones ferroviarios y camiones. Dicho costo depende, por una parte, de la clasificación dada a la mercancía en la tarifa del Sindicato Profesional de Movilizadores de Carga, y por otra, del peso individual de los bultos que la componen. Sobre la base de estas dos variables más la tarifa del Sindicato, vigente en enero de 1977 (expresada en dólares, a razón de 18 pesos por dólar), se han calculado seis costos estándares, que se presentan en el cuadro 12 y cuyo detalle se incluye a continuación:

i) Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad. Esta mercancía tiene en general el precio más bajo en la tarifa del Sindicato: 0.49 dólares por tonelada métrica y como

Cuadro 10

TONELADAS DE CARGA EN TRANSITO QUE PUEDEN SER COLOCADAS EN DIFERENTES TIPOS DE VEHICULOS

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>				<u>Despacho por camión</u>			
	Mercancías con factor de estiba de:				Mercancías con factor de estiba de:			
	Hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada		Más de 2.5 metros cúbicos por tonelada		Hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada		Más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	
	Tonelaje medio transportado por vehículo (toneladas)	Factor de estiba a/	Tonelaje medio transportado por vehículo (toneladas)	Factor de estiba a/	Tonelaje medio transportado por vehículo (toneladas)	Factor de estiba a/	Tonelaje medio transportado por vehículo (toneladas)	Factor de estiba a/
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	24	2.2			10	2.2		
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 Kg por bulto			6	...			2	...
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales			9	...			6	...
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:								
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	24	1.9	12	4.2				
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	30	1.4	11	4.4				
c) Colocada en camiones					10	1.7	6	4.4

a/ Expresado en metros cúbicos por tonelada.

...Cifras no calculadas.

Cuadro 11

COSTOS ESTANDAR DE LA AADAA POR CONCEPTO DE USO DE VIAS FERREAS EN EL PUERTO Y PESAJE DE CAMIONES
(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>		<u>Despacho por camión</u>	
	Mercancías con factor de estiba de:		Mercancías con factor de estiba de:	
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	0.19		0.11	
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kg por bulto		0.77		0.11
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales		0.51		0.11
4. Mercancía general no asig- nada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	0.19	0.39		
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	0.15	0.42		
c) Colocada en camiones			0.11	0.11

Cuadro 12

COSTO ESTANDAR DE LA AADAA POR CONCEPTO DE ESTIBA DE MERCANCIAS EN VAGON FERROVIARIO Y CAMION
(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>		<u>Despacho por camión</u>	
	Mercancías con factor de estiba de:		Mercancías con factor de estiba de:	
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	0.60		0.60	
2. Vehículos y maquinarias sin embalar, en bultos de más de 500 kg por bulto		0.90		0.90
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales		0.75		0.75
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	1.30	1.30		
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	1.10	1.10		
c) Colocada en camiones			1.10	1.10

Nota: La carga peligrosa que se incluye en las clases 1, 6 y 8 de la OCMI, tiene un recargo de 2.10 dólares por tonelada.

rara vez pesa más de 100 kilogramos por bulto, no hay necesidad de tomar en cuenta un recargo por peso. En el cuadro 12 se le ha asignado un precio de 0.60 dólares por tonelada, cualquiera sea el medio de transporte utilizado.

ii) Tanto los vehículos y maquinarias sin embalar como los contenedores, de más de 500 kilogramos, incluyendo bultos semejantes con efectos personales, tienen un mismo tratamiento en la tarifa del Sindicato: ambos pertenecen a la clase 4 y están sujetos a un recargo por peso cuando se les carga en camión o vagón abierto. La metodología para calcular los costos estándares de ambos grupos (véase el cuadro 13) consiste en determinar el número de unidades estibadas por el Sindicato que corresponden a cada tramo de peso de la tarifa del Sindicato. (La información sobre el número de unidades se tomó de los manifiestos marítimos del último trimestre de 1976). En seguida, el número de unidades así ordenado se multiplica por el peso medio de cada tramo de peso para determinar el total del tonelaje estibado para ese tramo (es necesario hacer este cálculo porque el cobro del Sindicato es por bulto cuando el peso de éstos excede de 500 kilogramos). Para determinar este precio se divide el precio por bulto por el peso medio del tramo de peso correspondiente, luego se multiplica por el tonelaje total del tramo y así se determina el pago total que debe hacerse al Sindicato por todos los bultos que corresponden a ese tramo de peso. Finalmente, se suman todas estas cifras y su resultado se divide por la suma de los tonelajes totales de cada tramo, obteniéndose así el costo estándar por tonelada en cada grupo, que es en realidad el promedio ponderado.

/Cuadro 13

Cuadro 13

BASE PARA LA METODOLOGIA DE CALCULO DE LOS COSTOS ESTANDARES DE ESTIBA DE VEHICULOS Y MAQUINARIAS SIN EMBALAR, Y DE CONTENEDORES

Tramo de peso por bulto (kilogramos)	Peso medio (kg)	Precio por tonelada (US\$)	Vehículos y maquinarias sin embalar			Contenedores, incluyendo bultos semejantes con efectos personales		
			Unidades en cada tramo de peso	Toneladas en cada tramo de peso	Pago por tramo de peso (US\$)	Unidades en cada tramo de peso	Toneladas en cada tramo de peso	Pago por tramo de peso (US\$)
501 - 1 000	750	104	171	128.25	133.38	5	3.75	3.90
1 001 - 1 500	1 250	105	31	38.75	40.69	-	-	-
1 501 - 2 000	1 750	97	86	150.50	145.99	2	3.50	3.40
2 001 - 2 500	2 250	91	3	6.75	6.14	2	4.50	4.10
2 501 - 3 000	2 750	81	-	-	-	2	5.50	4.46
3 001 - 3 500	3 250	72	-	-	-	-	-	-
3 501 - 4 000	3 750	68	-	-	-	-	-	-
4 001 - 4 500	4 250	66	-	-	-	-	-	-
4 501 - 5 000	4 750	65	-	-	-	-	-	-
5 001 - 10 000	7 500	60	61	457.50	274.50	17	127.50	76.50
10 001 - 15 000	12 500	53	-	-	-	9	112.50	59.63
15 001 - 20 000	17 500	47	-	-	-	-	-	-
<u>Total</u>				<u>781.75</u>	<u>600.70</u>		<u>257.25</u>	<u>151.92</u>

Nota: Las unidades en cada tramo de peso corresponden a las indicadas en los manifiestos marítimos del último trimestre de 1976.

En el caso de los vehículos y maquinarias sin embalar (grupo 2), el costo estándar es $600.70 \text{ dólares} \div 781.75 \text{ toneladas} = 0.77 \text{ dólares}$ por tonelada. Sin embargo, tomando en cuenta que un aumento en el número de vehículos livianos, por ejemplo haría subir desproporcionadamente el costo estándar, se ha asignado a la estiba del grupo 2 un monto de 0.90 dólares por tonelada, como se aprecia en el cuadro 12.

El costo estándar de la estiba de contenedores, incluyendo bultos semejantes con efectos personales, es de $151.99 \text{ dólares} \div 257.25 \text{ toneladas} = 0.59 \text{ dólares}$ por tonelada. Este es inferior al anterior debido a la preponderancia de bultos de más de 5 000 kilos. En el cuadro 12 se asignó un precio de 0.75 dólares por tonelada a la estiba de mercancía en este grupo.

iii) La mercancía general se clasifica normalmente en la clase 4 de la tarifa del Sindicato. No obstante, como el cobro por bulto en este grupo varía sustancialmente según el vehículo en que se estibe la mercancía (camión, vagón ferroviario cerrado o vagón abierto), se han calculado costos estándar separados, aplicando en cada caso básicamente la misma metodología que se utiliza para determinar los costos estándar de los grupos anteriores.

Según la información disponible sobre los despachos efectuados durante el último trimestre de 1976, por ferrocarril y camión, se hizo una lista del número y peso correspondiente de los bultos despachados por cada medio. A continuación se determinó el número de bultos correspondientes a cada uno de los tramos de peso utilizados en la tarifa del Sindicato, con el fin de precisar el recargo por peso aplicable. Como

/la distribución

la distribución del número de bultos por cada tramo de peso resultante es irregular - en parte debido al tamaño de la muestra - se procedió a ajustar una distribución normal para que reflejara la distribución observada, haciendo coincidir la mediana de la normal con la observada, así como los pesos mínimos y máximos por bulto, según el medio de transporte utilizado en el despacho. Los pesos así determinados son los siguientes:

Vehículo utilizado	Mediana de la distribución de peso por bulto	Peso mínimo por bulto	Peso máximo por bulto
Vagón ferroviario cerrado	50 kg	5 kg	1 500 kg
Vagón ferroviario abierto	200 kg	10 kg	10 000 kg
Camión	50 kg	5 kg	5 000 kg

Sobre la base de estos valores normalizados (considerando las diferencias entre la mediana y los pesos mínimos y máximos por bulto de cada grupo, como desviaciones estándares), se calculó la probabilidad de que un bulto correspondiera a uno u otro de los tramos de peso utilizados en la tarifa del Sindicato. Luego, como la tarifa se cobra al importador por tonelada y no por bulto, se transformó esta distribución de probabilidades en otra que indica la probabilidad de que una tonelada de mercancía general esté compuesta por bultos en un determinado tramo de peso. Para hacer esta transformación, se multiplicó la primera distribución por el peso medio de cada tramo y se dividió por el tonelaje total de la mercancía.

A continuación se consignan los tres costos estándares calculados de acuerdo con esta segunda distribución de probabilidades y los que se indican en el cuadro 12:

/Mercancía general

Mercancía general:	Costo estándar calculado (Dólares por tonelada)	Costo estándar utilizado
en vagón ferroviario cerrado	1.19	1.30
en vagón ferroviario abierto	0.99	1.10
en camión	1.02	1.10

La tarifa del Sindicato incluye una clase especial para carga peligrosa que se aplica sólo a los bultos que no exceden de 500 kilogramos. El recargo por tonelada que esta clasificación representa varía desde 1.93 dólares por tonelada, para bultos de hasta 100 kilos, hasta 2.42 dólares por tonelada cuando se trata de bultos de 401 a 500 kilos. Como no se cuenta con antecedentes que indiquen cuál es la distribución de la mercancía peligrosa por peso de bultos, se le ha asignado un recargo de 2.10 dólares por tonelada en el cuadro 12.

c) Escolta aduanera y custodia de la carga. La escolta aduanera hasta Chacalluta, en la frontera con Perú representa para la AADAA 6.40 dólares por camión (véase la página 34), monto que la AADAA debe recuperar a través de su tarifa básica. La distribución de este costo por tonelada se basa en la información presentada en el cuadro 10 sobre las toneladas de carga de diferentes grupos que pueden transportarse por camión. El costo estándar así calculado se presenta en el cuadro 14.

El servicio de custodia de la carga hasta su destino afecta sólo al grupo de "vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kilos" que se transportan por ferrocarril. En el cuadro 15 se ha indicado el mismo monto que la AADAA cobra actualmente: 6.25 dólares por tonelada, en vez de calcularse un nuevo costo estándar.

/d) Legalización

d) Legalización de los manifiestos de los vehículos. La legalización consular de los manifiestos de los vehículos le significa a la AADAA diez dólares por vehículo. La distribución de este costo por tonelada se basa en las toneladas de carga que es posible transportar por vehículo, como se puede apreciar en el cuadro 10. Los resultados de este cálculo se presentan en el cuadro 15.

e) El último componente de la tarifa básica de la AADAA comprende una serie de operaciones y servicios cuyo costo estándar se presenta en el cuadro 16. La información para estimar el costo de cada operación es insuficiente, por lo que se ha fijado de acuerdo a los siguientes criterios:

i) Traslado de la mercancía entre sitios del puerto. Si bien la tarifa de EMPORCHI contempla este servicio y le asigna un precio de tres dólares la tonelada, una buena planificación de las faenas portuarias debería evitarlo. La tarifa básica de la AADAA no contempla este rubro de modo que, si ocurriera, sería cubierto por la comisión de despacho de la AADAA.

ii) Limpieza de sitios en el puerto. Este rubro tiene importancia en el caso de alimentos y algunos tipos de mercancía general. La tarifa básica de la AADAA propuesta para el período de transición incluye 0.07 dólares por tonelada para el grupo de mercancías definidas por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad y 0.05 dólares por tonelada para la mercancía general. La tarifa no contempla cobros por este rubro para los grupos intermedios (vehículos y maquinarias sin embalar, y contenedores).

/Cuadro 14

Cuadro 14

COSTO ESTANDAR DE LA AADAA POR CONCEPTO DE ESCOLTA ADUANERA HASTA CHACALLUTA
Y CUSTODIA DE LA CARGA HASTA DESTINO
(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>		<u>Despacho por camión</u>	
	Mercancías con factor de estiba de:		Mercancías con factor de estiba de:	
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad			0.64	
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kg por bulto		6.25		3.20
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales				1.07
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados				
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos				
c) Colocada en camiones			0.64	1.07

Cuadro 15

COSTO ESTANDAR DE LA AADAA POR CONCEPTO DE LEGALIZACION CONSULAR DE LOS MANIFIESTOS DE LOS VEHICULOS
(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>		<u>Despacho por camión</u>	
	Mercancías con factor de estiba de:			
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	0.42		1.00	
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kg por bulto		1.67		5.00
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales		1.11		1.67
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	0.42	0.83		
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	0.33	0.91		
c) Colocada en camiones			1.00	1.67

/111) costura

iii) Costura y reparación del embalaje. La tarifa básica de la AADAA para vehículos y maquinarias sin embalar y para contenedores no incluye este cobro. Para la mercancía de primera necesidad se ha considerado 0.07 dólares por tonelada y para las demás mercancías 0.05 dólares por tonelada.

iv) Almacenaje. La tarifa básica contempla almacenaje sólo para la carga peligrosa con un recargo de 0.20 dólares por tonelada para este tipo de carga.

v) Barrido de vagones. La tarifa básica incluye 0.05 dólares por tonelada para la carga que se despacha por ferrocarril.

vi) Tarja y supervisión de la estiba. Este es un rubro importante dentro de los costos de la AADAA y las variables que afectan su monto merecen un análisis especial. En la tarifa básica se ha tomado en cuenta el número de bultos que componen la carga y el trabajo especial que requieren los vehículos. Las estimaciones utilizadas son 0.35 dólares por tonelada para la mercancía de primera necesidad, 0.70 dólares por tonelada para vehículos y maquinarias sin embalar, 0.10 dólares por tonelada para contenedores, 0.30 dólares por tonelada para mercancía general despachada en vagón ferroviario cerrado y en camión, y 0.25 dólares por tonelada para mercancía general despachada en vagón ferroviario abierto.

vii) Afianzamiento de la carga. Este rubro, que afecta principalmente a la carga despachada en vagones ferroviarios abiertos, tiene especial importancia y merece un estudio detallado, ya que el costo por vagón, incluyendo la compra de madera traída desde lejos, fácilmente

/puede exceder

puede exceder de 50 dólares. En la tarifa básica se ha considerado 8.00 dólares por tonelada para vehículos y maquinarias sin embalar y 2.00 dólares para la mercancía general colocada en vagones ferroviarios abiertos. Asimismo, se ha consignado 1.00 dólar por tonelada para contenedores y bultos semejantes despachados por ferrocarril.

El Sistema Integrado de Tránsito es un sistema de despacho automático, debiendo la carga salir hacia Bolivia de acuerdo con su orden de llegada a Arica. Por esta razón, los despachos por camión, que por lo general hacen necesario modificar el orden de despacho previsto, además de suponer manipulación extra de la mercancía en el almacén, dan origen a costos que no están contemplados en la tarifa básica.

Este aspecto debería ser reflejado en la tarifa básica mediante un cobro específico por tonelada. Sin embargo, un hecho que desvirtúa más gravemente aún los objetivos del Sistema Integrado de Tránsito es la petición de despachos preferenciales por ferrocarril, cuya concesión no sólo significa mayores costos para la AADAA, sino que perjudica a otros importadores cuya carga sufre retrasos de transporte. Por lo tanto, sería conveniente considerar dos tipos de despachos preferenciales: uno, a petición expresa del cliente, que está sujeto a un recargo que compensa los inconvenientes y mayores costos que ocasiona, y otro, que se concede en forma automática y gratuita a todos los importadores cuya carga tenga más de treinta días de permanencia en el puerto.

Aunque los montos que aparecen en el cuadro 9 para la tarifa básica de la AADAA durante el período de transición son montos por

Cuadro 16

COSTO ESTANDAR DE LA AADAA POR CONCEPTO DE OPERACIONES Y SERVICIOS VARIOS a/

(Dólares por tonelada métrica)

Grupos de mercancías	<u>Despacho por ferrocarril</u>		<u>Despacho por camión</u>	
	Mercancías con factor de estiba de:		Mercancías con factor de estiba de:	
	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada	hasta 2.5 metros cúbicos por tonelada	más de 2.5 metros cúbicos por tonelada
1. Mercancía definida por el Gobierno de Bolivia como de primera necesidad	0.54		0.49	
2. Vehículos y maquinarias sin embalar en bultos de más de 500 kg por bulto		8.75		0.70
3. Contenedores de más de 500 kg por bulto, incluyendo bultos semejantes con efectos personales		1.15		0.10
4. Mercancía general no asignada a grupos anteriores:				
a) Colocada en vagones ferroviarios cerrados	0.45	0.45		
b) Colocada en vagones ferroviarios abiertos	2.40	2.40		
c) Colocada en camiones			0.40	0.40

a/ Incluye las operaciones y servicios siguientes: limpieza de los sitios en el puerto, costura y reparación del embalaje, almacenaje de la carga peligrosa, barrido de los vagones, tarjado y supervisión de la estiba, y estacado y amarre.

Nota: La carga peligrosa - incluida en las clases 1, 6 y 8 de OCMI - tiene un recargo de 0.20 dólares por tonelada.

tonelada, en el caso de despachos pequeños es conveniente contemplar una tarifa mínima, cualquiera sea el peso real de la mercancía, la cual se propone sea de 2.25 dólares para todos los grupos.

Para las demás operaciones y servicios - como por ejemplo, en la preparación de documentación y envío de la información a destino - la tarifa de transición no contempla un costo estándar por tonelada, ya que en muchos casos el costo depende más bien del número de despachos y no del tonelaje de cada uno. Es por esta razón que la tarifa de transición mantiene el concepto de comisión de despacho que se agrega en cada caso a la tarifa básica. No obstante, en el futuro, cuando se establezca la tarifa definitiva denominada "todo gasto", la comisión de despacho se absorberá en el precio global del tránsito.

La forma tradicional de fijar la comisión de despacho es establecer un porcentaje sobre los demás desembolsos, para lo cual se recomienda que la AADAA utilice este método en la tarifa de transición. La opción alternativa, es decir, la que sugiere fijar un monto absoluto por despacho, tiene obviamente la desventaja de desfavorecer muy significativamente a las partidas pequeñas. No obstante, para asegurar que la tarifa de transición permita a la AADAA recuperar el costo directo de cada despacho, es indispensable que se establezca una comisión mínima. Se propone que la comisión mínima sea cinco dólares por despacho, la que, sumada a la tarifa básica mínima, da un total de 7.25 dólares.

La determinación de la comisión de despacho como un porcentaje de los demás gastos tiene ventajas y desventajas. Entre las primeras está la sencillez de su aplicación, aun en el caso de que este porcentaje

/varíe según

varie según el grupo en que esté clasificada una mercancía determinada. Otra característica, que puede ser una ventaja o desventaja, es que mantiene la discriminación que se hace entre diferentes mercancías en las tarifas básicas.

En la actualidad, la AADAA determina la comisión de despacho aplicando un porcentaje sobre el total de los demás gastos, incluido el flete ferroviario hasta frontera. Se recomienda que en la tarifa de transición se excluya este flete al determinar la comisión de despacho para que no se favorezca al transporte por carretera, cuyo flete no es pagado por intermedio de la AADAA. Como existe, además, un costo financiero para la AADAA por adelantar el dinero del flete ferroviario que recuperará sólo tras cierto tiempo, es conveniente introducir un cobro explícito por este concepto que afecte no sólo al flete ferroviario sino a todos los gastos que la AADAA realiza de cuenta del importador.

La determinación del porcentaje apropiado asignable a la comisión de despacho depende del monto de los costos de la AADAA que no están incluidos en la tarifa básica, del movimiento total de carga en tránsito por el puerto de Arica y de la política de comercio exterior del Gobierno de Bolivia. Como no se cuenta con los antecedentes necesarios para estimar el rendimiento de las diferentes opciones que existen al respecto, no se hacen recomendaciones en este informe sobre el nivel y estructura de la comisión.

Si se aplica la tarifa básica en una forma semejante a la propuesta en este informe, será sencillo para la AADAA preparar en La Paz, Oruro

/o Cochabamba

o Cochabamba una factura que remplace la actual planilla de gastos, la que, debido a que se prepara en Arica, suele llegar al importador con retraso. Para confeccionar la nueva factura, cuyo posible formato se presenta en la figura 2 se necesitarían sólo los siguientes antecedentes, que serían transmitidos desde Arica:

- a) Número de la matriz asignado al despacho;
- b) Clasificación tarifaria de EMPORCHI para la movilización de la carga, asignada en el momento en que ésta se realiza;
- c) Clasificación tarifaria asignada por ferrocarriles, si la carga es transportada por este medio a Bolivia;
- d) Fecha de carga e individualización del vagón ferroviario o camión que fue cargado;
- e) Peso del despacho en kilogramos, sólo en los casos de partidas grandes que se están enviando en forma fraccionada o de embarques que hayan sido entregados en forma incompleta por el buque.

2. La tarifa definitiva de la AADAA

Una tarifa denominada "todo gasto" para el tránsito de mercaderías a través del puerto de Arica deberá contemplar, además de las operaciones incluidas en la tarifa de transición, la movilización portuaria y el flete ferroviario hasta el destino en Bolivia para las importaciones enviadas por este medio. Esto proporcionará una gran simplificación para el importador, al permitirle cancelar de una sola vez todos los gastos desde el costado de la nave hasta los almacenes de la AADAA en destino. La AADAA debería obtener también de ENFE una tarifa por

Figura 2

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Matriz N° ARI-	Fecha	
		FACTURA		
Consignatario				
Notificar a				
Ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto N°	Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento N°		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m³	
OBSERVACIONES:				

DATOS RELATIVOS AL DESPACHO

Vagón N°	Patente Camión N°	Fecha de cargue
-----------------	--------------------------	------------------------

Señor:

Presente

La mercadería consignada a Ud. e identificada al dorso, ha incurrido en los siguientes gastos por concepto de despacho efectuado por nuestra agencia en el puerto de Arica, incluido el flete ferroviario hasta la frontera boliviana:

Valor en US\$

**Clasificación
Tarifaria**

- | | | |
|------------------------------------|-----|-------|
| 1.- Movilización-Portuaria | (1) | |
| 2.- Tarifa básica de AADAA | (2) | |
| 3.- Flete Ferrocarril Sec. Chilena | (3) | |
| 4.- Comisión Despacho de AADAA | (4) | |

Súb Total

- | | | |
|-------------------------|-----|-------|
| 5.- 20% Impto. Consular | (5) | |
|-------------------------|-----|-------|

TOTAL GENERAL

US\$

S. E. ú O.

SON:

Valor que Ud. se servirá pagar en nuestra Cuenta Corriente N° del Banco Central de Bolivia, en el plazo máximo de 10 días después de la notificación, a cuyo término su deuda devengará el interés bancario correspondiente.

OBSERVACIONES:

vagón completo para toda la carga que despacha, evitando así el recargo que significa la aplicación de tarifas ferroviarias por carga suelta. No parece conveniente que la AADAA incluya dentro de su tarifa el transporte por carretera entre el puerto y el destino, si bien esta posibilidad también podría considerarse.

Para la elaboración y aplicación de la tarifa definitiva, es fundamental contar con una nomenclatura apropiada para el comercio exterior de Bolivia que permita conocer fácilmente y con precisión la tarifa asignada a cada mercancía. Se sugiere al respecto tomar como base la nomenclatura utilizada en la tarifa de ENFE, si bien será necesario introducir subdivisiones dentro de algunos rubros para tomar en cuenta las modalidades de cobro de las operaciones inherentes a la carga en tránsito. Por otra parte, esta nueva nomenclatura abarcará sólo las mercancías que se transan en el comercio exterior de Bolivia.

La tarifa definitiva de la AADAA estará presentada de una manera similar a la de las tarifas de las conferencias marítimas. Esto significa que se elaborará una lista alfabética de mercancías (la nomenclatura) seguida por cuatro columnas. Las primeras tres columnas corresponderán al transporte por ferrocarril e indicarán el precio "todo gasto" (es decir, incluida la comisión de despacho de la AADAA) de todas las operaciones que sea necesario realizar hasta dejar las mercancías en La Paz, Oruro o Cochabamba. La cuarta columna corresponderá al transporte por carretera, e indicará el precio de las operaciones necesarias hasta dejar las mercancías estibadas en el camión

/en el

en el puerto de Arica, así como el pago por la escolta aduanera hasta frontera y la comisión de despacho de la AADAA. En otras secciones, la tarifa incluirá, además, los recargos y descuentos que se aplican a ciertas mercancías por sus características especiales y las condiciones generales de aplicación de la tarifa.

Es preciso repetir que esta tarifa aunque definitiva, no será una tarifa indicativa, sino la lista de precios que la AADAA cobrará al importador por los servicios especificados en la tarifa. Para confeccionar esta tarifa y determinar el precio que corresponda a cada mercancía, como asimismo, para ponerla al día periódicamente, la AADAA utilizará las tarifas de EMPORCHI, FERRARICA y ENFE. En otras palabras, para la AADAA su tarifa corresponderá a la suma de las tarifas básicas, más sus propios costos, pero para el importador la única tarifa que deberá conocer será la de la AADAA. De esta manera esta última pasa a operar como una empresa de transporte multimodal internacional en vez de actuar esencialmente como un agente del importador.

Lograr la aplicación de la tarifa definitiva no será fácil y requerirá el esfuerzo mancomunado de todos los organismos que prestan servicios a la carga en tránsito, por lo cual, el plan de acción de la AADAA para alcanzar este objetivo debería incluir como mínimo las siguientes tareas:

a) Afinar la nomenclatura y revisar los montos propuestos en el cuadro 9 para la tarifa de transición de la AADAA y determinar el porcentaje de comisión que se aplicará a cada grupo de mercancía; aprobar la tarifa de transición y aplicarla de inmediato; dejar la confección de las facturas que se presentan a los importadores en manos de las oficinas de la AADAA en Bolivia y eliminar las planillas de gastos;

/b) Diseñar

b) Diseñar la nomenclatura para la tarifa definitiva "todo gasto", seleccionando de entre las mercancías incluidas en la nomenclatura de ENFE las que se transan en el comercio exterior boliviano y agregando las subdivisiones necesarias para que responda a las modalidades de la AADAA;

c) Establecer una contabilidad de costos en AADAA/Arica que permita seguir de cerca los cambios generales de cobros así como la variabilidad de los costos de cada operación incluida en la tarifa de transición, y de los demás costos que cubre la comisión de despacho, lo cual permitirá determinar oportunamente las correspondientes modificaciones a la tarifa de transición y al porcentaje aplicado como comisión. Esta contabilidad de costos debería permitir también un análisis detallado de los costos del despacho de mercancías que tienen especial importancia dentro de la carga en tránsito;

d) Determinar claramente, para cada mercancía identificada en la nueva nomenclatura, su clasificación dentro de la tarifa de FERRARICA. En caso de duda, obtener una decisión de FERRARICA respecto de la categoría aplicable. Iniciar gestiones con FERRARICA para que ese ferrocarril adopte, para la carga en tránsito, la nomenclatura de AADAA/ENFE; dicho cambio de nomenclatura no debería significar perjuicio ni afectar en forma alguna las entradas de FERRARICA;

e) Analizar detenidamente las ambigüedades y deficiencias de la actual nomenclatura de EMPORCHI - que fuera acordada por las comisiones portuarias de Bolivia y Chile - y proponer una nueva nomenclatura que sea compatible con la de la tarifa definitiva de la AADAA.

Este cambio de nomenclatura no debería perjudicar los intereses de EMPORCHI ni los de los importadores bolivianos;

f) Hacer ensayos de aplicación de la tarifa definitiva de la AADAA para comparar esos resultados con los de la aplicación de su tarifa de transición sumada a las tarifas de EMPORCHI, FERRARICA y ENFE. De este modo será posible contar con la seguridad de que los precios contemplados en la tarifa definitiva no producirán efectos discriminatorios en el cobro a mercancías específicas ni perjudicarán la situación financiera de la AADAA.