

Distr.
RESTRINGIDA

E/CEPAL/R. 366
10 de julio de 1984

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL
Comisión Económica para América Latina



TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL CONO SUR
LA SITUACION ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

La información contenida en este documento se ha recopilado durante el último trimestre de 1982 y los primeros meses de 1983.

84-7-1092

Indice

	Pagina

RESUMEN.....	1
I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	4
II. ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA ENTRE LOS PAISES DEL CONO SUR.....	8
A. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre (Pentapartito).....	9
B. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre (Mar del Plata).....	9
C. Cupos o cuotas de transporte.....	11
D. Permisos de transporte internacional por carretera...	13
III. PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE ARGENTINA Y BRASIL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL ENTRE AMBOS PAISES.....	15
IV. ANALISIS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL ENTRE ARGENTINA Y BRASIL.....	19
A. Operaciones fronterizas.....	19
B. Visacion Consular.....	20
C. Poliza de Caucion.....	22
D. Documentacion.....	23
E. Controles sanitarios en las fronteras.....	25
F. Habilitacion de los servicios fronterizos.....	26
G. Tiempo de transporte internacional por carretera.....	27
V. SIMPLIFICACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA AL APLICAR EL CONVENIO TIR.....	32

	Pagina

VI. REDUCCION DE COSTOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA AL APLICAR EL CONVENIO TIR.....	34
A. Costo de detencion de un camion.....	34
B. Oficinas de las empresas de transporte en la frontera.....	35
C. Transbordos y almacenaje en la frontera.....	36
D. Calculo de la reduccion de costos.....	38
Anexo.....	40

RESUMEN

La infraestructura existente para el transporte terrestre en América Latina, así como la calidad y cantidad de caminos, carreteras y uniones ferroviarias, no es lo que sería deseable para el desarrollo nacional y la integración regional, pero son suficientes y no constituyen un impedimento significativo. Sin embargo se ha hecho especialmente evidente, con la creciente importancia del transporte internacional por carretera, que la escasa institucionalidad existente y las barreras no arancelarias son un obstáculo fundamental en el comercio entre los países de la región y su integración económica.

Con este documento la CEPAL continúa sus análisis del transporte internacional por carretera en los países del Cono Sur, con miras a detectar los problemas existentes y proponer soluciones que permitan facilitar y desarrollar el transporte internacional entre los países de la región, y fomentar de este modo el comercio intrarregional.

Como no es posible ni práctico efectuar conjuntamente un análisis del transporte internacional por carretera en todos los países del Cono Sur, se ha preferido elegir el caso del transporte entre Argentina y Brasil, dado que son estos dos países los que realizan más transporte internacional por carretera en todo el Cono Sur.

La información se ha recogido durante el último trimestre de 1982 y los primeros meses de 1983, sin embargo se espera que las cifras utilizadas sean igualmente representativas de la situación del transporte internacional por carretera entre Argentina y Brasil.

Para conocer con detalle el transporte internacional entre los dos países, se han realizado varios viajes a la frontera de Argentina y Brasil, y se ha tomado contacto con las autoridades centrales y fronterizas, con las asociaciones de transporte internacional y las empresas de transporte internacional por carretera de ambos países.

Los países del Cono Sur, conscientes de la importancia del transporte internacional terrestre, han desarrollado una institucionalidad regional en el seno de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur, y por su parte Argentina y Brasil la han complementado de forma bilateral.

Al mismo tiempo, las empresas de transporte internacional por carretera de Argentina y Brasil se han esforzado en buscar la forma de operar que les permita reducir sus costos y aumentar la rentabilidad de sus inversiones dentro de la institucionalidad vigente.

Sin embargo, como resultado de la acción del sector público de los países y de la respuesta de las empresas de transporte, se ha establecido entre ambos países un sistema de transporte internacional que no es más que la superposición de dos transportes nacionales y tiene muy poco en común con un sistema integrado de transporte internacional por carretera. Asimismo, sorprende ver la similitud

existente entre el sistema de transporte internacional por carretera que se aplica en algunos países que no tienen ningún acuerdo internacional o bilateral y el sistema que en la práctica se está utilizando para una gran parte del transporte internacional terrestre entre Argentina y Brasil.

La aplicación de dicho sistema de transporte ha originado una frondosa infraestructura en las ciudades fronterizas de ambos países y ha dado pie al desarrollo de intereses creados que desean mantener el statu quo del sistema vigente. Se puede afirmar, que no resultará fácil implementar un sistema de transporte internacional por carretera ágil y eficaz, que permita trasladar al origen inicial y al destino final de las mercancías, algunas de las operaciones que hoy día se realizan en la frontera. Los almacenes y oficinas establecidas por el sector privado, constituyen inversiones que quedarán obsoletas ante un sistema de transporte que propicie la nacionalización de las mercancías en el destino.

Teniendo en cuenta los obstáculos del transporte internacional por carretera entre Argentina y Brasil, y que algunos de estos son comunes para otros países del Cono Sur, se recomienda que las autoridades de estos dos países resuelvan de forma conjunta los aspectos que consideren de alcance bilateral, y propongan a la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur el tratamiento de los aspectos que consideren de alcance regional. A este respecto, se enumeran a continuación algunos de los aspectos más relevantes que se deberían considerar al revisar la institucionalidad vigente:

- a) La necesidad de contabilizar la participación real de los camiones de cada país en el transporte internacional, considerando como tal el que se efectúa entre el origen inicial en el país exportador y el destino final en el país importador. Asimismo, controlar la utilización de los permisos de transporte internacional por carretera, por las empresas de transporte de cada país, para que permita redistribuir y aprovechar aquellos que no se utilizan.
- b) La simplificación y homogeneización de la documentación, siendo muy recomendable que los documentos se efectúen en lengua castellana y portuguesa.
- c) La simplificación, organización y coordinación de todas las operaciones fronterizas, a nivel nacional y bilateral, con el fin de reducir los tiempos necesarios y eliminar las esperas que se producen a cada lado de la frontera y a ambos lados de la frontera. A este respecto, se debe considerar la posibilidad de que los países efectúen conjuntamente algunos controles en el país importador de las mercancías.

- d) El fomento de la cooperación entre las empresas de transporte de diferentes países para aumentar los porcentajes de ocupación en los retornos.
- e) La simplificación y agilización de las operaciones relacionadas con el tránsito aduanero, fomentando su utilización. En tal sentido, se debería impulsar los estudios que se efectúan sobre la aplicación del Convenio TIR, ya sea por medio de una adhesión directa a dicho sistema, o mediante el "Acuerdo de Alcance Parcial" que se está negociando en el seno de la ALADI para aplicar el Convenio TIR.

I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta que la gran mayoría del comercio terrestre existente entre Argentina y Brasil, se almacena en un lado de la frontera y se transporta en dos camiones, y que una parte de este comercio se almacena a ambos lados de la frontera y se transporta en tres camiones, utilizándose el camión habilitado para el transporte internacional entre ambos países, sólo para el estricto cruce de la frontera; se puede afirmar, que en la práctica el sistema de transporte por carretera utilizado entre ambos países es la superposición de dos transportes nacionales, y que este sistema tiene muy poco en común con un sistema integrado de transporte internacional por carretera.

Sorprende ver la similitud existente entre el sistema de transporte internacional por carretera que se aplica en algunos países que no tienen ningún acuerdo internacional o bilateral que permita su facilitación y simplificación, y el sistema que en la práctica se está utilizando para una gran parte del transporte internacional terrestre entre Argentina y Brasil, a pesar de los numerosos acuerdos existentes.

Las empresas de transporte internacional por carretera de Argentina y Brasil se han esforzado en buscar la forma de operar que les permita reducir sus costos y aumentar la rentabilidad de sus inversiones, dentro de la institucionalidad vigente para el transporte internacional por carretera entre ambos países. Lo anterior ha significado que las empresas de transporte operen de la forma descrita, aunque se pueda considerar aberrante como transporte internacional.

Teniendo en cuenta las consideraciones efectuadas sobre el transporte internacional por carretera entre Argentina y Brasil, y que algunas de estas consideraciones son igualmente válidas para otros países del Cono Sur, se recomienda que las autoridades de Argentina y Brasil resuelvan de forma conjunta los aspectos que consideren de alcance bilateral, y propongan a la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur el tratamiento de los aspectos que consideren de alcance regional.

Se enumeran a continuación las acciones que se deberían llevar a cabo de forma bilateral entre Argentina y Brasil o de forma regional en el seno de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, para asegurar que las condiciones institucionales induzcan a las empresas a establecer un régimen de operación que resulte racional en su conjunto y que signifique lograr el menor costo para los usuarios:

1. Revisar la institucionalidad vigente para el transporte internacional por carretera, teniendo en cuenta la forma como se aplica.

2. Estudiar la forma de fomentar la participación equilibrada de los camiones de cada país en el transporte internacional, considerando como tal el que se efectúa entre el origen inicial en un país y el destino final en otro país, de modo que permita:
 - a) fijar el cupo de transporte internacional entre los países;
 - b) distribuir de forma más equitativa la participación real de las empresas de cada país en el transporte internacional total por carretera;
 - c) fomentar que el transporte internacional se efectúe en un sólo camión de origen a destino;
 - d) evitar que los camiones habilitados para el transporte internacional se utilicen solamente en una pequeña parte del transporte internacional; y
 - e) evitar los transbordos y almacenajes fronterizos;
3. Estudiar la posibilidad de tener un control nacional sobre la utilización de los permisos de transporte internacional por carretera, que permita redistribuir aquellos permisos que no se utilizan, y evitar que existan empresas de transporte con un número insuficiente de permisos para su capacidad actual de transporte internacional y otras con permisos que no utilizan.
4. Estudiar los documentos y procedimientos necesarios para solicitar los Permisos de Transporte Internacional, los Permisos Complementarios de Transporte y los Permisos Complementarios de Tránsito, con el fin de simplificar y homogeneizar los documentos, y agilizar su tramitación y concesión. Sería recomendable que los documentos se efectúen en lengua castellana y portuguesa, con una traducción oficial previamente aprobada.
5. Estudiar la forma de simplificar y homogeneizar los documentos que se exigen al transportador, a las mercancías, al chofer y su acompañante. Estos documentos también deberían efectuarse en lengua castellana y portuguesa.
6. Conceder con mayor facilidad Permisos Complementarios de transporte y de tránsito para 5 años, evitando la continua renovación de Permisos Complementarios Provisionales que sólo tienen validez de seis meses.
7. Considerando que las trabas que tengan las empresas de transporte extranjeras para conseguir cargas para el retorno de sus camiones a su país de origen encarecen los transportes internacionales, se debería evitar la existencia de primas, para aquellos exportadores que utilicen empresas de transporte de su propio país.

8. Teniendo en cuenta que los bajos porcentajes de ocupación en los retornos, perjudica económicamente igual a todas las empresas de transporte internacional por carretera, se debería fomentar la cooperación entre las empresas de transporte de diferentes países para aumentar los porcentajes de ocupación en los retornos.
9. Se deberían concentrar todos los servicios fronterizos de cada país, en terminales construidos para tal efecto. Asimismo, se debería simplificar, organizar y coordinar todas las operaciones que es preciso efectuar en los terminales, con el fin de reducir los tiempos necesarios y eliminar las esperas que se producen.
10. Se deberían homogeneizar los controles que efectúan los países a uno y otro lado de la misma frontera. Asimismo y teniendo en cuenta que en cada país se controla con mayor rigor las mercancías de importación que las de exportación, se podría considerar la posibilidad de efectuar conjuntamente algunos controles fronterizos en el país importador de las mercancías, para lo cual se debería considerar el "Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras" documento ECE/TRANS/55, aprobado en el seno de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), en Ginebra, el 21 de octubre de 1982. Este convenio está abierto a la adhesión de todos los países miembros de las Naciones Unidas.
11. Teniendo en cuenta lo expresado en el párrafo anterior y considerando que las inspecciones sanitarias son siempre más detalladas en el país importador, se debería estudiar la posibilidad de agilizar y simplificar las inspecciones sanitarias fronterizas de la forma siguiente:
 - a) en el comercio entre países limítrofes se podrían efectuar inspecciones sanitarias fronterizas en el país importador con la presencia de un técnico del país exportador; y con el tiempo sólo estaría presente dicho técnico cuando ello se considerara imprescindible; y
 - b) en el comercio entre países no limítrofes se podría efectuar la revisión sólo a la entrada del país, es decir donde se efectúen las gestiones de tránsito de entrada y en el país importador.
12. Se debería estudiar la posibilidad de eliminar la Visación Consular para los documentos relacionados con el comercio exterior y el transporte internacional por carretera. Asimismo, se debería de simplificar la forma de obtener la póliza de caución y disminuir su costo, para los tránsitos interiores y a terceros países.

13. Se debería analizar con cuidado todo lo relacionado con las habilitaciones fronterizas, ya que si éstas se eliminan se reduce el horario de los controles fronterizos y se perjudica al transporte internacional y al comercio exterior, y si existen puede deformarse su aplicación con el tiempo y ser un obstáculo en lugar de una forma de agilizar las operaciones fronterizas.
14. Teniendo en cuenta que los controles que se efectúan a las mercancías en tránsito, tienen menor importancia que los controles de importación y exportación, se debería estudiar la forma de simplificar y agilizar las operaciones relacionadas con el tránsito aduanero.
15. Conscientes de las ventajas y ahorros que significa la utilización del tránsito aduanero para el comercio exterior y el transporte internacional, se debería facilitar y fomentar su utilización. En tal sentido se debería impulsar los estudios que se efectúan sobre la aplicación del Convenio TIR, ya sea por medio de una adhesión directa a dicho sistema, o mediante el "Acuerdo de Alcance Parcial" que se está negociando en el seno de la ALADI para aplicar el Convenio TIR.

II. ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA ENTRE LOS PAISES DEL CONO SUR

El primer antecedente sobre regulación del transporte internacional por carretera en los países de América Latina, se encuentra en la "Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano", elaborada en 1943 por la Unión Panamericana, la cual ha sido ratificada por casi todos los países latinoamericanos y Estados Unidos; Argentina en 1948, Brasil en 1945, Chile en 1961, etc.

Se desea destacar el hecho de que en 1943 los países de América Latina ya estaban preocupados por facilitar el tránsito internacional, ya que la citada Reglamentación establece en su artículo 4 que: "Los Estados Contratantes no permitirán que se pongan en vigor medidas aduaneras que interpongan obstáculos al tránsito internacional". También se aconseja simplificar los trámites aduaneros y demás medidas que favorezcan el tráfico internacional de vehículos automotores.

El transporte internacional por carretera entre los países del Cono Sur se inspiró posteriormente en el Tratado de Montevideo de 1960, que instituyó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

El 28 de junio de 1962, la República Oriental del Uruguay, a través del Decreto número 28.06, estableció la autorización para entrar a su territorio a los camiones con carga provenientes de aquellos países de la ALALC que estableciesen un tratamiento de reciprocidad con relación a los camiones del Uruguay.

El 8 de marzo de 1963, la República Federativa de Brasil, mediante el Decreto número 51 813 - A, permitió la entrada y circulación en su territorio de los camiones extranjeros, para los países que aplicaran el mismo criterio de reciprocidad a los camiones de Brasil.

Bajo el auspicio de estos dos decretos, nació el transporte internacional por carretera entre Brasil y Uruguay.

El 19 de agosto de 1963, la República Argentina, mediante la Resolución Aduanera número 10, se adhirió al sistema de transporte internacional existente entre Brasil y Uruguay, estableciendo disposiciones semejantes.

A partir de este momento se iniciaron las actividades de transporte internacional por carretera entre Argentina, Brasil y Uruguay, alcanzando una gran importancia en muy poco tiempo.

A. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre (Pentapartito)

Luego de una serie de negociaciones y consultas hechas entre representantes de la República de Argentina, Brasil y Uruguay, el 16 de diciembre de 1965 se elaboró el primer Proyecto de Convenio de Transporte Internacional Terrestre, el cual encierra los principios generales que deberán regular el transporte internacional por carretera de pasajeros y carga entre los tres países, el que queda a la firma de las tres naciones negociadoras, como así también a la adhesión de cualquiera de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALAC).

Este Proyecto, luego de ser revisado por las partes interesadas, se aprobó y se suscribió en Buenos Aires el 19 de octubre de 1966, dando lugar al Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay. El citado convenio, pasó a conocerse por el nombre genérico de Convenio Tripartito.

En el año 1967 se adhirieron al Convenio Tripartito la República de Chile y la República del Paraguay, pasando desde entonces a llamarse de forma genérica con el nombre de Convenio Pentapartito.

B. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre (Mar del Plata)

Prácticamente desde las primeras reuniones de los Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los países del Cono Sur se despertó el interés por revisar el Convenio Pentapartito. Como resultado de un mandato de la IV Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los países del Cono Sur, celebrada en 1973 en Río de Janeiro, se reunió en agosto de 1974 un Grupo de Expertos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay para analizar el citado convenio, elaborando un Proyecto para reemplazar su Cuerpo Principal.

Durante la V Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los países del Cono Sur, celebrada entre el 21 y el 28 de octubre de 1974, en Santiago de Chile, se revisó y analizó dicho Proyecto, y se acordó aprobar el Proyecto del Cuerpo Principal del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, y se consideró la necesidad de completar los estudios sobre los respectivos Anexos a fin de poder recomendar a sus Gobiernos la suscripción del Convenio.

En la VI Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los países del Cono Sur, celebrada en noviembre de 1975, en Asunción, Paraguay, se aprobó el Anexo II (Autotransporte Internacional por Carretera) del Convenio.

En la VII Reunión de Ministros celebrada entre el 16 y el 19 de agosto de 1977, en Montevideo, Uruguay, se acordó aprobar los proyectos del Anexo I (Aspectos Aduaneros) y del Anexo III (Aspectos Migratorios), y una reordenación del Anexo II.

En la VIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los Países del Cono Sur, celebrada entre el 7 y el 12 de noviembre de 1977, en la ciudad de Mar del Plata, Argentina, se acordó aprobar: 1) en el Cuerpo Principal del Convenio: las modificaciones propuestas de los artículos 15 y 20, agregar los artículos 23, 24 y 25, y suprimir el artículo transitorio, dejándose constancia de que la Delegación de Brasil lo aprobaba en forma provisional, pudiendo ejercer su derecho a formular observaciones durante los 30 días subsiguientes, y en caso de no hacerlo, su aprobación tendría el carácter de definitiva; 2) el proyecto del Anexo I con las modificaciones propuestas sobre los artículos 12 y 13; 3) el texto reordenado del Anexo II con las modificaciones propuestas sobre los artículos 3 y 12; 4) el Anexo III con algunos ajustes; 5) el ordenamiento del Cuerpo Principal del Convenio y sus Anexos; y 6) elevar por los canales correspondientes para su ratificación por los respectivos Gobiernos, el Cuerpo Principal del Convenio y sus correspondientes Anexos aprobados en esta Reunión. Este Convenio se conoce por el nombre genérico de Convenio de Mar del Plata, y sustituye al Convenio Pentapartito y sus Anexos.

En la IX Reunión de Ministros celebrada entre el 28 de mayo y el 2 de junio de 1979 en la ciudad de Cochabamba, Bolivia, se acordó: 1) la interpretación del artículo 7 del Anexo II del Convenio; 2) recomendar que cuando se celebren acuerdos bi o multilaterales en materia aduanera se complemente el artículo 7 del Anexo I, a fin de obtener la aprobación de los vehículos de transporte y de los contenedores, para el transporte de mercaderías bajo precinto aduanero, los que deberán ajustarse a las disposiciones establecidas en los Anexos 2, 3 y 4 del Convenio TIR de 1975, efectuándose una modificación al numeral 1 del Anexo 4 y que los documentos correspondientes deberán ser impresos en forma bilingüe (Español y Portugués).

Finalmente durante la X Reunión de Ministros celebrada del 13 al 17 de octubre de 1980 en la ciudad de Brasilia, Brasil, se acordó aprobar el Anexo IV (Seguros) del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y cursar por los canales correspondientes dicho documento a las autoridades de los Gobiernos para su respectiva ratificación.

En la actualidad, este Convenio ha sido ratificado por todos los países del Cono Sur: Uruguay, Paraguay, Bolivia, Argentina, Perú, Brasil, y Chile, en el orden mencionado.

El artículo 20 del Convenio establece que las partes signatarias designarán sus organismos de aplicación. A este respecto, el artículo 21 del anexo II, establece los organismos competentes y responsables del cumplimiento de sus cláusulas en cada uno de los siete países del

Cono Sur, siendo estos los siguientes:

- Argentina: La Secretaria de Estado de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transportes Terrestres).
- Bolivia: Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.
- Brasil: Ministerio dos Transportes (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem).
- Chile: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Paraguay: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (Dirección de Transporte por Carretera).
- Peru: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Uruguay: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transporte).

Los países signatarios del Convenio se comprometen a aplicarlo en su totalidad, sin embargo para poder hacerlo es necesario que efectúen acuerdos bilaterales o multilaterales en aquellas materias que no están suficientemente definidas por el texto del Convenio, y a este respecto los países pueden concederse mayores facilidades de las consideradas por el Convenio siempre que no limiten los acuerdos logrados con el mismo.

Estos acuerdos se resuelven normalmente mediante reuniones bilaterales de los países, representados por sus organismos de aplicación, y se desarrollan sobre la base de la reciprocidad mutua, pudiendo variar las facilidades que se concedan entre sí cada par de países.

C. Cupos o cuotas de transporte

Los cupos o cuotas de transporte son una forma de asegurar la participación equilibrada de las empresas de cada país en el transporte internacional del comercio exterior de dichos países.

Estos cupos o cuotas se fijan mediante negociaciones bilaterales entre los organismos competentes de los países, actualizándolos cuando las partes lo consideran oportuno. Entre algunos países este aspecto se resuelve acordando una capacidad estática total e igual para cada uno de los dos países, de tal forma que cada país puede autorizar camiones de empresas de transporte de dicho país hasta que la suma de las capacidades de transporte de estos no supere la capacidad estática

total fijada. Entre otros se resuelve acordando el número de empresas permisionarias, distribuyéndose este número por igual, entre las dos partes.

Las dos formas utilizadas para fijar el cupo de transporte, no limitan el número de veces que puede atravesar la frontera cada camión permisionario. Esto puede llevar, a utilizar los camiones con permiso para el transporte internacional sólo para el estricto cruce de la frontera, cuando las empresas de transporte no tengan suficiente número de permisos respecto a su capacidad de transporte internacional.

En el año 1972, Argentina y Brasil, acordaron fijar una capacidad estática en función de sus previsiones de demanda de transporte internacional por carretera entre ambos países. En el año 1972 fijaron la capacidad estática en 6 000 toneladas para cada país, posteriormente han aumentado dicha capacidad en 1975 a 11 000 toneladas, en 1977 a 13 000 toneladas y en 1979 a 16 000 toneladas.

Así pues, cada país comenzó a repartir permisos de transporte internacional por carretera en 1972, y después han continuado repartiendo permisos a medida que aumentaron el cupo. Sin embargo, parece que no existe un control sobre el uso que se hace de dichos permisos, y si lo hay no se ha utilizado hasta el momento para redistribuir los permisos que no se utilizan. Debido a esto, sucede, que hay empresas que tienen permisos de transporte internacional que no utilizan, y hay otras que han crecido o se han creado durante estos últimos años y no han podido recibir el número de permisos que necesitan.

Por consiguiente sería aconsejable, que las autoridades encargadas de la distribución de los permisos de transporte en cada país, controlaran permanentemente el uso que hacen las empresas de transporte de los permisos de transporte internacional, y que redistribuyan aquellos permisos que no se están utilizando.

Por otro lado, parece que existen presiones de las empresas de transporte de Brasil a sus autoridades para que negocien con las autoridades de Argentina el incremento de estos cupos. Sin embargo las autoridades argentinas informaron que en su opinión el sistema actual de fijación de una capacidad estática, no está favoreciendo a las empresas de transporte de Argentina tanto como a las de Brasil, y que el sistema actual está llevando a utilizar los camiones permisionarios sólo para atravesar la frontera, haciéndose el resto del transporte por medio de otros dos camiones no habilitados.

A este respecto parece que algunas autoridades argentinas desearían estudiar el sistema de cupos existente en Europa, para ver sus ventajas e inconvenientes con respecto a los sistemas de cupos o cuotas que se utilizan entre los países del Cono Sur. Se ha constatado un cierto temor al uso del sistema europeo en algunas empresas de transporte de Argentina y de Chile, sin embargo también se ha comprobado que existe un gran desconocimiento de como funciona el

sistema europeo, y posiblemente seria interesante la realización de un estudio detallado de los sistemas con el fin de ver sus ventajas e inconvenientes, y tratar de encontrar algún método que sea más justo y ecuanime, y que permita evitar los inconvenientes de los sistemas actuales.

D. Permisos de transporte internacional por carretera

Las empresas de transporte de cada país tienen que solicitar a sus autoridades un Permiso de Transporte Internacional para cada uno de los países con los que desean efectuar transporte internacional. Una vez obtenido el Permiso de Transporte Internacional, las empresas tienen que solicitar, un permiso a las autoridades de cada uno de los países con los que desean realizar transporte y también a cada uno de los países por los que necesitan transitar, estos se denominan Permisos Complementarios de Transporte Internacional.

Los Permisos de Transporte Internacional y los Permisos Complementarios de Transporte Internacional es necesario solicitarlos para cada empresa de transportes cuando los cupos de transporte se han acordado mediante el número de empresas permisionarias, y para cada camión cuando los cupos de transporte se han acordado mediante una capacidad estática.

La solicitud de los permisos de transporte internacional en cada país, exige la presentación de una gran cantidad de documentos, cuya obtención a su vez, tiene un alto costo directo e indirecto debido al tiempo de gestionarlo y a las demoras para obtenerlo.

Así por ejemplo, para solicitar el permiso de transporte internacional, una empresa de transporte de Brasil tiene que presentar en la Dirección Nacional de Estradas de Rodagem de Brasil (DNER) 25 documentos diferentes.

La obtención de los permisos complementarios en los países con los que se desea realizar transporte internacional, o que se desea atravesar para hacer transporte internacional con terceros países, también es muy laborioso, y tododavía se complica más si es una empresa de Brasil la que lo solicita, o si se solicita con Brasil, ya que al no existir documentos bilingües aprobados por los países, ello obliga a hacer traducciones oficiales de todos los documentos que es preciso presentar.

Por ejemplo, una empresa de transportes de Brasil que quiera hacer transporte internacional con Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, una vez obtenido el permiso de transporte internacional en Brasil, tiene que efectuar las siguientes gestiones:

- 1) reconocimiento oficial de la firma por un notario de Brasil;
- 2) autenticación de fotocopias de la documentación de Brasil;
- 3) Visación Consular de la documentación en los Consulados de

Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay; 4) envío oficial de la documentación a los cuatro países; 5) traducción oficial de la documentación en Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay; 6) Legalización de la documentación en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay; y 7) Certificación por un notario en Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay.

Normalmente, los países están dando el mismo tratamiento a los Permisos Complementarios para realizar transporte bilateral, que a los Permisos Complementarios para efectuar tránsito a través de su territorio a fin de realizar transporte internacional con terceros países.

La documentación que es necesario presentar a las autoridades pertinentes de Argentina y Brasil para solicitar los Permisos de Transporte Internacional y los Permisos Complementarios es muy numerosa, lo cual debería ser analizado por las autoridades pertinentes de cada uno de los países, para ver la posibilidad de simplificarlo. Por otro lado, algunos países están concediendo Permisos Complementarios provisionales para seis meses, lo cual obliga a las empresas de transporte extranjeras a solicitar la renovación del citado permiso cada seis meses, con los problemas y costos que ello ocasiona.

Se debe recordar que en la XI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur, celebrada entre el 5 y el 9 de octubre de 1981, en Santiago de Chile, se aprobó el Acuerdo 1.44 (XI) "Simplificación de los procedimientos para el otorgamiento de permisos complementarios" mediante el cual se acordó: i) enviar a la Mesa de Turno toda la información relacionada con este aspecto, de cada uno de los países miembros de la Reunión; ii) recomendar que los países miembros estudien la posibilidad de agilizar y simplificar la tramitación de los Permisos complementarios; y iii) incluir en el temario de las próximas Reuniones de Expertos el tratamiento e instrumentación de este Acuerdo.

En la XII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur, celebrada entre el 18 y el 22 de octubre de 1982, en Asunción, Paraguay; Chile, en su carácter de Mesa de Turno saliente, presentó todas las informaciones requeridas, ofreciendo la realización de un estudio inicial que sirva de base para su compatibilización. El ofrecimiento de Chile fue aceptado por la Comisión, quedando pendiente el tema para ser tratado en las próximas Reuniones de Ministros.

III. PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE ARGENTINA
Y BRASIL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
ENTRE AMBOS PAISES

La participación de los camiones de Argentina y Brasil en el transporte internacional del comercio exterior existente entre ambos países, contabilizada por el número de viajes internacionales efectuados entre los dos países, por los camiones de cada país, se recoge en el cuadro que figura a continuación.

Anos	Participacion porcentual de los camiones de	
	Argentina	Brasil
1976	57.0	43.0
1977	58.0	42.0
1978	47.0	53.0
1979	43.0	57.0
1980	39.0	61.0
1981	36.1	63.9

En el cuadro anterior se observa que durante los años 1976 y 1977 era mayor la participación de Argentina, sin embargo de 1978 a 1981 ha ido aumentando la participación de Brasil. Lamentablemente no se dispone de información sobre la participación de los camiones de cada país durante 1982 y 1983.

Sin embargo esta contabilidad de viajes no representa totalmente la realidad, ya que se contabiliza como viaje internacional el que efectúa un camión que atraviesa la frontera, aunque dicho camión sólo se utilice para cruzar la frontera existente entre ambos países, lo cual es muy poco representativo respecto a la participación real en el transporte internacional, considerando como tal el que se efectúa entre el origen inicial en un país y el destino final en el otro país.

En general, las empresas de transporte de cada país tienen más facilidad para captar la demanda de transporte de las exportaciones que de las importaciones. Además, en algunos países existen primas gubernamentales para los exportadores si utilizan las empresas de transporte de dicho país. Estas circunstancias dificultan a las empresas de transporte internacional la captación de cargas para el viaje de retorno a su país de origen, lo cual obliga a efectuar viajes de retorno con porcentajes de ocupación muy bajos, encareciéndose el transporte internacional y repercutiendo directamente sobre las tarifas.

Cuando no se consigue carga para el retorno de un camión en otro país, es posible lograr carga nacional al entrar en su propio país. Considerando globalmente el transporte internacional entre Argentina y Brasil, se puede decir que se recorre aproximadamente el doble de

kilómetros en territorio brasilero que en territorio argentino. De lo que se deduce que, cuando las empresas de ambos países no consigan carga para el retorno en el otro país y consigan carga al llegar a su país, las empresas brasileras llevarán carga nacional durante el 66 por ciento de la distancia total de retorno, y las empresas argentinas llevarán carga durante el 33 por ciento de la distancia total de retorno. Lo que implica que el hecho de no conseguir carga de retorno en el otro país perjudica menos a las empresas de transporte de Brasil que a las de Argentina.

Las empresas brasileras habilitadas, para el transporte internacional entre Argentina y Brasil, efectúan: a) el tramo brasilero del transporte internacional, utilizando: i) camiones propios habilitados, para el 10 por ciento de los transportes; ii) camiones propios no habilitados, para el 10 por ciento de los transportes; y iii) camiones fleteros no habilitados, para el 80 por ciento de los transportes; b) y el tramo argentino del transporte internacional, utilizando: i) camiones propios habilitados, para el 50 por ciento de los transportes; y ii) para el otro 50 por ciento de los transportes entregan su carga en el lado argentino de la frontera a empresas de Argentina habilitadas.

Las empresas argentinas habilitadas, para el transporte internacional entre Argentina y Brasil, efectúan: a) el tramo argentino del transporte internacional, utilizando camiones propios habilitados, para el 100 por ciento de los transportes; b) y el tramo brasilero del transporte internacional, utilizando: i) camiones propios habilitados, para el 30 por ciento de los transportes (los productos son fundamentalmente frigoríficos a los que el transbordo de camión a camión podría perjudicarles); y ii) para el 70 por ciento de los transportes entregan su carga en el lado brasilero de la frontera a empresas de Brasil habilitadas o no habilitadas.

Las empresas de Brasil habilitadas para el transporte internacional informaron, que la elevada utilización de camiones fleteros en el tramo brasilero del transporte internacional, se debe: i) a la escasez de permisos de transporte internacional; ii) a la necesidad de cubrir con camiones fleteros las puntas temporales de carga; y iii) a que los fleteros son pequeños empresarios con pocos camiones y menor organización, que tienen costos más bajos y ocasionan menos problemas que los choferes propios.

Algunas empresas de transporte de Argentina contratan directamente camiones fleteros nacionales de Brasil, para el tramo brasilero del transporte internacional. Las empresas de transporte de Brasil no pueden contratar empresas de Argentina que no esten habilitadas, para el tramo argentino del transporte internacional.

Las empresas habilitadas de Argentina informaron, que las autoridades de su país no permiten que en territorio argentino se transporten cargas internacionales con camiones no habilitados, teniendo que hacerlo con camiones propios o fleteros habilitados, cuyas tarifas son mayores.

La contabilidad de los camiones de cada país que efectúan transporte internacional, se efectúa teniendo en cuenta la nacionalidad del camión que cruza la frontera, lo cual estrictamente es correcto. Sin embargo, si se considera nuevamente, que en el transporte internacional entre los dos países, se recorre el doble de distancia en Brasil que en Argentina, y que el 70 por ciento de los camiones de Argentina que cruzan la frontera entregan su carga en el lado brasilero de la frontera a empresas de transporte de Brasil, se puede decir que el 70 por ciento de los transportes que realizan los camiones de Argentina son considerados como internacionales, cuando en realidad los camiones de Argentina efectúan la tercera parte del transporte internacional total y los camiones de Brasil efectúan los dos tercios restantes. Considerando que el 50 por ciento de las camiones de Brasil que cruzan la frontera entregan su carga en el lado argentino de la frontera a empresas de transporte de Argentina, se puede decir que viceversa el 50 por ciento de los transportes que realizan los camiones de Brasil son considerados como internacionales, y en realidad los camiones de Brasil efectúan los dos tercios del transporte internacional total y los de Argentina el tercio restante. Por consiguiente, habría que estudiar la forma de considerar estos aspectos en la contabilidad que se efectúe para analizar la participación real de los camiones de cada país en la totalidad del transporte internacional.

Por otro lado, parece que las empresas de transporte argentinas no tienen suficiente organización empresarial o comercial dentro de Brasil, lo cual no les permite captar cargas para el retorno con facilidad, y al parecer las empresas brasileras de transporte cuentan con una cierta organización en Argentina.

La mayor dificultad de las empresas argentinas para conseguir carga en Brasil y que la distancia a recorrer en Brasil es el doble que en Argentina justifica que a las empresas argentinas les interese menos llevar la carga hasta el interior de Brasil que a las empresas brasileras llevar la carga hasta el interior de Argentina, sobre todo cuando el destino final se encuentra en un lugar muy alejado de la frontera.

Para resumir la situación actual de la frontera se puede decir que: i) si se excluyen los transportes en camiones frigoríficos, cerca del 90 por ciento de los transportes entre ambos países están transbordando en la frontera; ii) las empresas de transporte de ambos países han construido y continúan construyendo almacenes reguladores en la frontera; iii) el tiempo promedio de almacenaje de las mercancías en la frontera es de 10 días; iv) algunas veces los camiones internacionales sólo se utilizan para el estricto cruce de la frontera, almacenándose la mercancía a ambos lados de la frontera y transportándose la mercancía en tres camiones diferentes; y v) se ha construido un almacén frigorífico en la frontera para poder almacenar también la fruta y operar igual que con la carga general.

Todo esto hace pensar que se esta llegando a una aberración, ya que el transporte internacional por carretera es cada día menos internacional y mucho más nacional, y se esta pareciendo cada vez más al transporte que se efectúa entre países que no tienen ningún acuerdo de transporte internacional y obligan a descargar las mercancías en la frontera, nacionalizar en la frontera, etc., pues aunque las legislaciones y acuerdos existentes entre Argentina y Brasil permiten el transporte internacional, sin embargo resulta que su aplicación práctica hace, que para muchos transportistas sea más interesante realizar el transporte como si no hubiera ningún acuerdo ni facilidad.

IV. ANALISIS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

En este apartado se analizan algunos aspectos del transporte internacional de mercancías por carretera entre Argentina y Brasil.

El Río Uruguay es uno de los límites fronterizos entre Argentina y Brasil. El puente internacional sobre el Río Uruguay que enlaza las ciudades de Paso de los Libres en Argentina y Uruguaiana en Brasil, es hasta el momento el paso más importante para el transporte por carretera entre ambos países.

Las dos ciudades fronterizas, Paso de los Libres y Uruguaiana, están separadas solamente por el puente internacional. Debido a la proximidad de ambas ciudades y a las diferencias de precios existente entre ellas, prolifera un cierto comercio fronterizo de detalle en ambos sentidos que produce en algunas oportunidades largas caravanas de vehículos de turismo entre una y otra ciudad, creando algunas demoras de importancia para el transporte internacional por carretera entre ambos países.

A. Operaciones fronterizas

En el Anexo se incluye una breve descripción de todas las operaciones que es necesario realizar en la frontera entre Argentina y Brasil, por el puente internacional sobre el Río Uruguay, para el transporte internacional de mercancías entre ambos países.

Dada la importancia del tráfico de mercancías por carretera entre Argentina y Brasil por este paso fronterizo, las autoridades argentinas están terminando de construir un terminal de mercancías denominado COTECAR, el cual centralizará los controles fronterizos de dicho país. De igual forma las autoridades brasileras han creado un terminal de mercancías denominado Terminal Rodoviario Alfandegado de Uruguaiana (TRAU) para centralizar los controles fronterizos. A este respecto, es preciso dejar de manifiesto la importancia de que ambos terminales centralicen todos los controles y servicios, y que se organice y coordine conjuntamente todas las operaciones que deban efectuarse, con el fin de evitar las esperas que se producen entre unos y otros controles, ya que la suma de estas esperas pueden representar un tiempo total importante.

Las autoridades de Argentina y Brasil deberían estudiar la posibilidad de homogeneizar los controles que se efectúan en cada uno de los países, a uno y otro lado de la frontera, ya que posiblemente los controles tienen una misma finalidad. Teniendo en cuenta que normalmente cada país controla con mayor rigor las mercancías de importación que las de exportación, se podría considerar la posibilidad de efectuar conjuntamente algunos controles fronterizos,

en el país importador. Lo cual permitiría simplificar enormemente las operaciones fronterizas, reducir el tiempo total de detención de los camiones en la frontera y por consiguiente reducir los costos de su transporte internacional.

En respuesta a similares situaciones de transporte internacional, con fecha 21 de octubre de 1982, se aprobó en el seno de la Comisión Económica para Europa (CEPE), en Ginebra, el "Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras", documento ECE/TRANS/55, el cual se aplica a plena satisfacción entre numerosos países de Europa, y mediante el cual se obtienen innumerables ventajas para sus autoridades, su comercio exterior y su transporte internacional.

B. Visación consular

La Visación Consular se ha exigido históricamente para algunos documentos tales como: la Factura comercial, Certificado de Origen, Manifiesto de Carga y Certificado Fitosanitario.

Esta exigencia se ha abolido en todos los países del mundo para el transporte aéreo, en el transporte marítimo se ha abolido en casi todos, estando vigente en América Latina, sólo en los siguientes países: Bolivia, Colombia, Ecuador, Haití, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú y República Dominicana. Sin embargo hay países de América Latina que no exigiendo la visación consular en el transporte aéreo, ni en el transporte marítimo, lo hacen en el transporte terrestre.

Diversos organismos internacionales han señalado reiteradamente que exigir la intervención consular en el comercio exterior y en el transporte internacional constituye una práctica obsoleta que no se justifica en la actualidad, que encarece el intercambio de mercancías y los servicios de transporte.

La exigencia de la Visación Consular tiene su origen en el transporte marítimo, extendiéndose posteriormente esta exigencia a otros modos de transporte, y fué instituida para dar validez, a la firma de los documentos extendidos en el extranjero, ante las aduanas u otras autoridades. Esta medida ha permitido recaudar fondos en las oficinas consulares para el erario público, que en algunos casos se han utilizado para contribuir a sufragar los costos de dichas oficinas consulares. Sin embargo, tal exigencia sólo permite en el mejor de los casos autenticar la firma, pero no la información contenida en el documento, razón por la cual este trámite resultaría inútil o insuficiente. Teniendo en cuenta que el alto costo de esta exigencia no es por los aranceles de las oficinas consulares sino por las demoras fronterizas que ello produce, se aconseja estudiar la posibilidad de eliminar la exigencia de la Visación Consular, y si fuera necesario continuar recaudando dichos aranceles, ello podría ser

efectuado por las autoridades aduaneras en el lugar donde se nacionalice la mercancía.

a) Argentina

Algunas empresas de transporte internacional por carretera de Argentina informaron, que durante un cierto periodo de tiempo la Aduana Argentina no había exigido la intervención consular ni el pago del arancel consular, en ninguno de los documentos necesarios para el transporte internacional terrestre, ni para las mercancías de importación; pero que a comienzos de 1983, se ha vuelto a esta práctica en el transporte terrestre. Al parecer, esto dió origen a algunas consultas de las empresas de transporte internacional por carretera, sobre la obligatoriedad de esta exigencia, que consideraban abolida. Finalmente se encaminó esta consulta a la Administración Nacional de Aduanas de Argentina la que informó que mediante la Ley número 22 374 se había derogado exclusivamente la obligatoriedad de obtener la Visación Consular en las facturas comerciales, pero que continuaba estando vigente para el manifiesto de carga terrestre y para el certificado de origen.

Se debe considerar que la obtención de la Visación demora por lo menos un día, ya que las Oficinas Consulares sólo están abiertas al público los días laborables por la mañana, los Consules no firman la Visación el mismo día que se presenta y normalmente lo hacen a última hora de la mañana, así que no se puede recoger hasta el día laborable siguiente, al final de la mañana. Si bien es necesario destacar que para facilitar su obtención, las Oficinas Consulares de Argentina, permiten que se prepare la documentación y se obtenga la Visación Consular con antelación a la llegada del camión cargado a la frontera, con lo cual se agiliza enormemente este requisito. Sin embargo cuando por alguna razón no se puede hacer por anticipado, la obtención de la Visación puede llegar a producir un retraso importante al transporte.

Sobre la obligatoriedad de obtener la Visación Consular para los documentos señalados, se desea destacar que la importancia no es el coste de los aranceles consulares sino el tiempo que demora obtener la Visación, lo cual representa en algunos casos mucho más dinero que el arancel mismo.

En Uruguaiana existe un Consulado de Argentina, lo cual facilita la obtención de la Visación Consular, para las mercancías de Brasil con destino a Argentina.

b) Brasil

En Brasil no se exige la intervención de sus Oficinas Consulares para la visación de los documentos de comercio exterior, ni de los documentos de transporte internacional, en ningún modo de transporte.

C. Poliza de caucion

Las Aduanas de algunos paises exigen la presentación de una póliza de caución para permitir el tránsito de mercancías por dicho país.

La póliza de caución garantiza los derechos e impuestos aduaneros a que hubiere lugar si las mercancías en tránsito fueran internadas ilegalmente en el país.

La póliza de caución la exigen para todas las mercancías que realizan tránsitos, ya sea entre una aduana de frontera y una aduana interior, y viceversa, denominados tránsitos interiores, o entre una aduana de frontera y otra aduana de frontera, denominados tránsitos a terceros paises.

a) Argentina

Se exige la presentación de una póliza de caución para todas las mercancías que realizan tránsitos interiores o tránsitos a terceros paises. La póliza de caución es requerida en la aduana de entrada al país y es imprescindible para la tramitación de la documentación de tránsito. La póliza la obtienen los agentes de aduanas de Argentina en una empresa de seguros de dicho país que esté autorizada para ello.

En Paso de los Libres la póliza se obtiene en la Compañía Argentina de Seguros S.A., que es la única autorizada para ello. La gestión no demora más de una hora y las oficinas de la Compañía están ubicadas en el centro de la ciudad, cerca de las oficinas de los agentes de aduanas, a menos de un kilómetro de las oficinas de la aduana. A este respecto sería muy conveniente que, cuando las condiciones lo permitan, las oficinas de los agentes de aduanas y de la mencionada empresa de seguros se ubiquen en el terminal de COTECAR.

En cuanto al costo de la póliza, se puede decir que oscila entre el 0.3 y el 0.6 por ciento de la suma de los aranceles aduaneros más el IVA, siendo su importe mínimo en moneda nacional el equivalente a 14 dólares de EE.UU.

b) Brasil

En lugar de exigir una póliza de caución para cada tránsito, Brasil ha creado un sistema denominado "termino de responsabilidad", por el cual las empresas de transportes se hacen responsables de todos los tránsitos que realicen durante un año por territorio de Brasil. El termino de responsabilidad se renueva una vez al año y no tiene costo alguno, con lo que se agiliza el transporte y se reducen sus costos.

D. Documentacion

A grandes rasgos se puede decir que la documentación necesaria en el transporte internacional de mercancías por carretera, para el medio transportador, para las mercancías y para el chofer y acompañantes, es muy numerosa. Todos los documentos tienen formatos diferentes, contienen información muy similar pero ubicada en lugares distintos y no tienen ninguna estructura homogénea.

Posiblemente esto se debe a que el transporte internacional y el comercio exterior son de la competencia de numerosos organismos en cada país, los cuales tienen objetivos y responsabilidades distintas. Cada organismo diseña y exige su propio documento. Siendo necesario, por lo tanto, cumplimentar una enorme cantidad de documentos diferentes que en esencia contienen informaciones muy similares.

Muchos de estos documentos podrían uniformarse y servir perfectamente el propósito de varios organismos a la vez. Pero para que esto ocurra, es preciso que los países comprendan el efecto que tiene la proliferación burocrática y la disparidad de procedimientos en los costos del transporte y en las posibilidades comerciales del intercambio subregional.

Aún cuando no existe estimación sobre el costo de la documentación en países de América Latina, a título de ejemplo se puede señalar que el costo de preparación de la documentación representaba en Europa aproximadamente el 10 por ciento del monto total de la transacción comercial, y en Estados Unidos el 7 por ciento. Conscientes de la importancia de la simplificación y armonización de documentos se ha reducido este costo en dichos países alrededor del 70 por ciento.

Con el fin de recoger un hecho real de lo que sucede en los países de la región, se puede decir que cuando un camión está habilitado para efectuar transporte internacional con varios países, hay que llevar en él una gran cantidad de documentación. Así por ejemplo, se enumeran a continuación los documentos obligatorios que llevaba un camión de Brasil, habilitado para el transporte internacional con Argentina, Chile y Uruguay, para cada uno de los respectivos países.

- Para Brasil: 1) Certificado de propiedad del camión, del Conselho Nacional de Tránsito de Brasil; 2) Tasa rodoviaria única (TRU) de Brasil; 3) Seguro obligatorio de daños a terceros causados por vehículos automotores de vías terrestres, de una empresa de seguros de Brasil; 4) Ficha de descripción del camión de la Dirección Nacional de Estradas de Rodagem de Brasil (DNER) para las autoridades de Argentina; 5) Ficha de descripción del camión de la DNER para las autoridades de Chile; y 6) Ficha de descripción del camión de la DNER para las autoridades de Uruguay.

- Para Argentina: 1) Permiso de Servicios Internacionales de Autotransporte de Cargas para el camión, de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de Argentina; 2) Autorización para Transporte Internacional por Carretera del camión, extendida por la Administración Nacional de Aduanas de Argentina; 3) Póliza de seguro de responsabilidad civil del camión hacia terceros no transportados, extendida por una empresa de seguros de Argentina; 4) Tasa de circulación del camión, de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de Argentina; 5) Ficha individual válida exclusivamente como tripulante y/o personal de dotación, de la Gendarmería Nacional Argentina; y 6) Autorización complementaria de tránsito, del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Argentina.
- Para Chile: 1) Autorización de transporte internacional de cargas, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile; 2) Póliza de seguro de responsabilidad civil del camión, del Instituto de Seguros del Estado, Chile; 3) Póliza de seguro del chofer y acompañante, cubriendo: muerte, incapacidad permanente y gastos de asistencia, extendida por una empresa de seguros de Chile; 4) Certificado de habilitación y autorización para circular en Chile; y 5) Ficha del tripulante, del Departamento de Extranjería y Policía Internacional de Chile.
- Para Uruguay: 1) Descripción del camión del Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Uruguay; 2) Permiso para el camión de la Dirección Nacional de Aduanas, de Uruguay; 3) Autorización de admisión temporaria del camión de la Receptoría de Aduana de Chuí, Uruguay (válido para 90 días); 4) Póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual del camión, extendida por el Banco de Seguros del Estado, de Uruguay; 5) Permiso de circulación del camión, en Uruguay; y 6) Permiso de tránsito en Uruguay.

Sumando todos los documentos resulta un total de 23 documentos diferentes, que hay que llevar en cada camión de Brasil que realiza transporte internacional con Argentina, Chile y Uruguay.

Como un ejemplo de simplificación se puede decir que si Argentina, Brasil, Chile y Uruguay elaboraran un documento único para los cuatro países, para la Autorización de Transporte Internacional, tanto para los Ministerios de Transportes de cada país como para sus Aduanas, de los 23 documentos se podrían eliminar 14, y si se considerara toda la documentación necesaria para los siete países del Cono Sur, se eliminarían muchos más documentos. A este respecto se puede decir que la Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI), ha elaborado una propuesta de este documento único.

Durante las últimas Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur, ha estado trabajando una Comisión de Seguros formada por expertos de dichos países en esta

materia. Finalmente, en la XII Reunión de Ministros, celebrada en Asunción, Paraguay, los días 18 a 22 de octubre de 1982, y sobre la base de los estudios efectuados por la citada Comisión de Seguros, se aprobó el Acuerdo 1.41 (XII) Póliza Unica de Seguros, por el cual se fijó como plazo el 31 de diciembre de 1982 para que se efectuaran observaciones al modelo de póliza de seguros de responsabilidad civil para el transporte terrestre internacional y el convenio mutuo entre entidades aseguradoras para la operación de este seguro, quedando aprobado automáticamente de no haber observaciones; asimismo se recomendó la oportuna adopción del modelo de póliza y del convenio. Se desea destacar que esta póliza única será válida para todos los países del Cono Sur, evitandose de esta forma la obtención de una póliza para cada camión y en cada país, lo cual disminuirá el número de documentos necesarios, facilitará enormemente su obtención y posiblemente permitirá reducir su costo.

E. Controles sanitarios en las fronteras

Una gran cantidad de las mercancías que se transan internacionalmente, tienen que pasar controles sanitarios en el interior del país donde se producen, después en los servicios de sanidad en la frontera del país que lo produce y exporta, y por último un detenido control en los servicios de sanidad en la frontera del país que lo importa. Estos controles se multiplican cuando las mercancías deben efectuar tránsito a terceros países.

Por consiguiente al llegar una mercancía a la frontera debe ser inspeccionada por los técnicos de sanidad de un país y nada más cruzar la frontera debe sufrir otra inspección por los técnicos del país vecino.

Estas inspecciones producen demoras indudables en el transporte y parece innecesario que a una mercancía se le efectúen inspecciones iguales en un intervalo de tiempo muy pequeño y en dos lugares distintos ubicados a uno y otro lado de la misma frontera.

Teniendo en cuenta que las inspecciones siempre son mas detalladas en el país que importa la mercancía, se considera que una forma de agilizar y simplificar estas inspecciones sería que: i) en el comercio entre países limítrofes sólo se efectúen inspecciones sanitarias fronterizas en el país importador con la presencia de un técnico del país exportador, y con el tiempo se elimine incluso la presencia del técnico del país exportador salvo en casos muy especiales en los que se considerara imprescindible; y ii) en el comercio entre países no limítrofes, se haga la revisión sólo a la entrada del país donde se efectúen las gestiones de tránsito de entrada y en la frontera del país importador.

Esto sería posible siempre que existiera entre las autoridades sanitarias de los dos países una mayor relación y cooperación. Con ello se facilitaría el intercambio permanente de técnicas sanitarias nuevas y la homogeneización de los controles y técnicas a aplicar, podría permitir crear laboratorios fronterizos conjuntos y evitaría la duplicidad de equipos costosos y de personal altamente especializado para manejarlos.

A su vez, se evitaría detener el camión dos veces, tener que desenlonarlo dos veces, y realizar dos revisiones similares muy contiguas. Todo ello permitiría simplificar, agilizar y abaratar enormemente el transporte.

F. Habilitación de los servicios fronterizos

En algunos países, para facilitar el despacho de los camiones en la frontera existe la posibilidad de habilitar los servicios fronterizos de la aduana, sanidad, etc., fuera de los horarios de trabajo estipulados.

Esto se efectúa mediante una solicitud de habilitación que presenta, el agente de aduanas que tramita el despacho de la mercancía, en las correspondientes oficinas de la aduana, de sanidad, etc.

En algunas partes, estas habilitaciones tienen estipulados los honorarios correspondientes a cada servicio y en otras está en función del tiempo que posteriormente factura el funcionario que ha realizado el servicio. Estos honorarios tienen por finalidad pagar las horas extraordinarias trabajadas por los funcionarios. Frecuentemente, al habilitar a un funcionario para la revisión directa de un camión y su mercancía se incluyen también honorarios para el pago del tiempo que se considera que tendrán que dedicar los funcionarios de las oficinas del correspondiente servicio para la total cumplimentación del expediente.

En algunas fronteras, alrededor del 80 por ciento de los camiones habilitan los servicios de la aduana y de sanidad, lo cual supone que durante el horario de trabajo estipulado para estos servicios sólo atraviesa la frontera alrededor del 20 por ciento de los camiones. Se tiene conocimiento, de que en una frontera la aduana ha tratado de efectuar una encuesta entre las empresas de transporte para conocer la razón por la que los camiones se presentan a despacho en las horas de habilitación, sin embargo dicha encuesta solo la contestaron unas pocas empresas de transporte. Analizando el tiempo real que tardan en despachar cada camión durante las horas de habilitación, se observa que es mucho menor que el que tardan durante el horario normal. Por otro lado, consultando las horas facturadas por habilitaciones en un día por algunos funcionarios, se observa que frecuentemente hay más horas facturadas que posibles horas de habilitación, y al parecer

siempre son más las horas facturadas que las horas realmente dedicadas.

Consultadas algunas empresas de transporte internacional por carretera sobre el incremento del coste del transporte debido a la necesidad de habilitar, informaron que no les preocupa el coste de la habilitación ya que no es representativo respecto a los costos totales, y es un coste con el que ya cuentan a la hora de calcular sus tarifas, sin embargo informaron que lo que sí les preocupa y representa mayor coste es la detención del camión en la frontera durante todo el día esperando que llegue la hora de habilitación para despachar los camiones, ya que entonces los camiones son despachados con rapidez y muy pocos problemas. A esto hay que añadirle, que en algunos casos estas demoras no les permite llegar a los controles fronterizos del otro país dentro del horario de servicio. Algunas empresas de transporte manifestaron, que la solución es que se puedan habilitar los servicios fronterizos a cualquier hora del día para evitar las demoras de los camiones, lo cual parece ser que se ha hecho hace algunos años en alguna aduana. Es importante mencionar, que las empresas de transporte evalúan el coste de un camión detenido un día entre 100 y 260 dólares de EE.UU, siendo el promedio ponderado de 200 dólares de EE.UU, y cuando se produce una detención por culpa del cliente le facturan esta cantidad por cada día de demora.

Por otro lado, parece que todo el mundo reconoce que el sueldo de los funcionarios es bajo y los ingresos de las habilitaciones constituyen un complemento necesario para estos.

Así pues, parece que algo que ha sido instituido en algunos países con el fin de facilitar el transporte internacional por carretera, sin embargo el resultado que se obtiene en algunas aduanas es contraproducente, ya que existen mayores demoras y un coste adicional, encareciéndose el transporte fundamentalmente por las demoras.

Por consiguiente, se deberían considerar estos aspectos para ver la forma de solucionar el problema de las demoras, que es lo que en definitiva produce mayores costos.

G. Tiempo de transporte internacional por carretera

En este apartado se incluyen los tiempos de transporte internacional por carretera de algunas relaciones importantes entre los dos países. Para estos efectos se ha considerado los itinerarios que cruzan la frontera entre Argentina y Brasil a través del puente internacional sobre el Río Uruguay que enlaza las ciudades de Paso de los Libres en Argentina y Uruguaiana en Brasil, que es el paso fronterizo más utilizado en la actualidad por el transporte internacional por carretera entre ambos países.

1. Tiempo para efectuar las gestiones fronterizas

A continuación se incluye un cuadro que resume la información recogida sobre el tiempo necesario para efectuar las gestiones de importación, exportación, tránsito de entrada y tránsito de salida, en las ciudades de Paso de los Libres en Argentina y Uruguaiana en Brasil. Para ello se ha tenido en cuenta toda la información suministrada por las empresas de transporte de ambos países, se han agrupado los tiempos mínimos en un intervalo y se ha calculado el tiempo mínimo ponderado al cual se le ha denominado tiempo medio.

Ciudades	Paso Libres (AR)		Uruguaiana (BR)	
	minimo	medio	minimo	medio
importacion	0.5 a 1.5	1.0	0.5 a 2.0	1.0
exportacion	0.5 a 1.5	1.0	0.5 a 1.5	1.0
transito entrada	1.0 a 1.5	1.0	0.5 a 2.0	1.0
transito salida	0.1 a 1.0	0.5		

En el cuadro anterior se observa: i) que para efectuar las gestiones fronterizas con mercancías de importación o de exportación, el intervalo de tiempo mínimo, expresado en días, es muy similar en las dos ciudades, y que el tiempo medio es igual; ii) que para efectuar las gestiones de tránsito de entrada el intervalo de tiempo mínimo es mayor en Uruguaiana que en Paso de los Libres, aunque el tiempo medio es igual; iii) que el intervalo de tiempo mínimo para las gestiones de tránsito de salida en Paso de los Libres es menor que para las gestiones de tránsito de entrada, y que igual ocurre con el tiempo medio; y iv) que no se conocen los tiempos para las gestiones de tránsito de salida en Uruguaiana debido a que hasta el momento no se ha efectuado ningún tránsito desde el interior de Brasil hasta la frontera, a pesar de existir una legislación de tránsito que lo permite.

2. Tiempo total de transporte

A continuación se incluyen los tiempos totales de transporte en algunas relaciones importantes entre Argentina y Brasil, cuando se efectúan a ambos lados de la frontera las gestiones de exportación e importación, pero sin considerar los tiempos de almacenaje de las mercancías en cada frontera, ya que se realizan por conveniencia de las empresas de transporte:

a) Río Negro - San Pablo:

Hay unos 3 700 kilómetros, de los cuales hay 1 850 kilómetros entre Río Negro y la frontera, y otros 1 850 kilómetros entre la frontera y San Pablo. Un camión tarda 2.5 días de Río Negro a Paso de los Libres, 1 día en Paso de los Libres, 1 día en Uruguaiana y 2.5 días de Uruguaiana a San Pablo. Teniendo en cuenta los tiempos mencionados, se deduce que el camión está detenido en los controles fronterizos el 29 por ciento del tiempo total que tarda un camión entre Río Negro y San Pablo.

b) Mendoza - San Pablo:

Hay unos 3 800 kilómetros, de los cuales hay 1 950 kilómetros entre Mendoza y la frontera, y 1 850 kilómetros entre la frontera y San Pablo. Como las distancias son muy similares a las del caso anterior, el resultado es prácticamente el mismo, es decir que el camión está detenido en los controles fronterizos el 29 por ciento del tiempo total que tarda un camión entre Mendoza y San Pablo.

c) San Pablo - Buenos Aires:

Hay unos 2 550 kilómetros, de los cuales hay 700 kilómetros entre Buenos Aires y la frontera, y 1 850 kilómetros entre la frontera y San Pablo. Un camión tarda 2.5 días de San Pablo a Uruguaiana, 1 día en Uruguaiana, 1 día en Paso de los Libres y 1 día de Paso de los Libres a Buenos Aires. Teniendo en cuenta los tiempos mencionados, se deduce que el camión está detenido en los controles fronterizos el 36 por ciento del tiempo total que tarda un camión entre San Pablo y Buenos Aires.

Analizando las tres relaciones consideradas anteriormente, se observa que el porcentaje de tiempo de detención de un camión en la frontera, respecto al tiempo total de transporte, es mayor cuanto menor es la distancia total, ya que el tiempo medio de detención en la frontera es igual para una misma gestión fronteriza.

Por ejemplo, entre Porto Alegre y Buenos Aires hay 1 300 kilómetros, de los cuales hay 600 kilómetros de Porto Alegre a la frontera y 700 kilómetros de la frontera a Buenos Aires. Teniendo en cuenta los tiempos necesarios, se deduce que el camión está detenido en los controles fronterizos el 50 por ciento del tiempo total que tarda un camión entre Porto Alegre y Buenos Aires.

3. Tiempo para las gestiones de transito

Teniendo en cuenta los tiempos mencionados anteriormente, se deben analizar los tiempos necesarios para realizar las gestiones de tránsito de entrada y de salida en ambos países.

Se observa que para efectuar las gestiones fronterizas de tránsito de entrada en Argentina se necesita el mismo tiempo medio que para una importación, y para las gestiones de tránsito de salida se necesita un tiempo medio que es la mitad que para una exportación. En Brasil el intervalo mínimo necesario para efectuar un tránsito de entrada es igual que para una importación, siendo también igual el tiempo medio en ambos casos, y en cuanto al tiempo necesario para efectuar un tránsito de salida no se tiene información ya que hasta el momento de recoger la información para este estudio no se había efectuado ninguna operación de este tipo.

Teniendo en cuenta los tiempos mencionados, se puede decir que si en lugar de efectuar todas las gestiones de importación y exportación a uno y otro lado de la frontera, se realizara tránsito aduanero en ambos países entre el interior y la frontera, efectuándose la importación y la exportación en algún lugar del interior, habilitado para tal efecto, próximo al origen y destino de las mercancías, los tiempos totales de operación serían muy similares debido a que los tiempos necesarios para gestionar los tránsitos en la frontera también son muy similares a los de gestionar las exportaciones y las importaciones.

A este respecto, se debe hacer la consideración de que la legislación de tránsito aduanero se ha creado mundialmente para agilizar el comercio exterior y el transporte internacional entre los países. Se debe suponer que ambos países también han efectuado su legislación de tránsito aduanero con la misma finalidad. Sin embargo en la práctica no está sucediendo así, ya que con los tiempos mencionados se obtiene que cuando se efectúa tránsito aduanero el tiempo total de transporte es mayor, ya que a dichos tiempos hay que sumarle los necesarios para las gestiones de exportación e importación en origen y destino.

Debido al poco interés que representa en la actualidad el tránsito aduanero, se tiene que en Brasil el número de tránsitos de entrada son inferiores al 5 por ciento de las importaciones, y hasta el momento no se tiene conocimiento de que se haya efectuado nunca un tránsito de salida. En cuanto a Argentina no se dispone de datos estadísticos, pero se puede decir que se efectúan más tránsitos que en Brasil, sin embargo algunas empresas de transporte han informado que sólo efectúan tránsitos cuando no les queda más remedio

Por consiguiente, las autoridades deberían de estudiar y analizar con detenimiento estos aspectos, conscientes de la importancia que tienen para su comercio exterior y su transporte internacional, a fin de ver la forma de agilizar los tránsitos y fomentar su utilización.

Es importante destacar que las demoras no son solamente achacables a los procedimientos burocráticos fronterizos y a las autoridades, ya que existen multitud de intereses que pueden influir y se deben considerar.

Normalmente las ciudades fronterizas deben gran parte de su actividad y su auge económico: i) al comercio fronterizo que se origina sobre la base de las diferencias de precios existentes a uno y otro lado de la frontera; ii) a las diferencias cambiarias; y iii) a la realización de gestiones relacionadas con la importación y la exportación de mercancías. La tercera actividad que se ha mencionado dá trabajo a una parte importante de la población, y si una parte importante de las mercancías de importación y de exportación efectuaran sus gestiones aduaneras en lugares próximos al origen y destino final de las mercancías, realizándose sólo gestiones de tránsito en las ciudades fronterizas, siempre y cuando dichos tránsitos se efectuaran con toda la agilidad para la que se han concebido, entonces posiblemente podría disminuir esta actividad en las ciudades fronterizas. Teniendo en cuenta estos aspectos, algunas personas relacionadas con esta actividad en las ciudades fronterizas, estarán interesadas en que las gestiones de tránsito sean más lentas, más complicadas, etc., que las gestiones de importación o de exportación.

Por consiguiente las autoridades deben tener en cuenta estos aspectos para evitar que los intereses de las ciudades fronterizas perjudiquen los intereses nacionales relacionados con el comercio exterior y el transporte internacional.

Así mismo, los habitantes de estas ciudades fronterizas deberían considerar la evolución que tiene el transporte internacional terrestre en los países más avanzados, para prever con suficiente antelación la evolución que posiblemente tendrá en su propio país. Por otro lado también deben considerar que las formas de operación en cualquier actividad tienen una inercia que no permite grandes cambios en un intervalo de tiempo muy breve y obliga a que los ajustes se produzcan de forma gradual.

V. SIMPLIFICACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA AL APLICAR EL CONVENIO TIR

La mayoría de los países de América Latina tienen legislaciones nacionales de tránsito aduanero para agilizar las operaciones de comercio y transporte internacional, pero estas legislaciones son diferentes en cada país, lo cual no permite simplificar la operación total de la misma forma que si todos los países tuvieran una misma legislación para el tránsito aduanero internacional.

Para armonizar el tránsito aduanero internacional, se aprobó en 1959 en el seno de las Naciones Unidas el "Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR" (Convenio TIR), que se aplica fundamentalmente en Europa, Estados Unidos de Norte América, Canadá, Norte de Africa, Oriente Medio y Lejano Oriente. Sobre la base de la experiencia adquirida se aprobó el Convenio TIR de 1975 para que se pudiera aplicar utilizando los contenedores y en otros modos de transporte, además de la carretera.

A grandes rasgos se puede decir, que el Convenio TIR ofrece, al Tránsito Aduanero Internacional: i) una simplificación de los documentos y de las formalidades aduaneras; ii) una mayor seguridad, a las autoridades aduaneras, de cobrar los derechos e impuestos de importación o exportación eventualmente exigibles si se registra una irregularidad; y, iii) una mayor seguridad para las autoridades aduaneras de que no se podrán extraer ni introducir mercancías de los camiones, una vez precintados, sin dejar pruebas fácilmente detectables. Para mayor información sobre el Convenio TIR se aconseja consultar los numerosos documentos elaborados por la CEPAL y en especial el "Manual para la Aplicación del Convenio TIR" documento E/CEPAL/G.1258.

A continuación se analizan los cambios que se producirían en el transporte internacional por carretera entre Argentina y Brasil si ambos países aplicaran el Convenio TIR, ya sea adhiriendo directamente o por medio de un Acuerdo de Alcance Parcial, efectuado en el seno de la ALADI.

Los documentos aduaneros que se exigen para los tránsitos interiores o por terceros países quedan sustituidos por el Cuaderno TIR, el cual es un documento único para cada transporte y válido para todos los países por los que deba circular el camión y la mercancía, siempre y cuando sean países que se hayan adherido a dicho Convenio y pertenezcan a la misma cadena de garantía. Para lo cual, las empresas de transporte autorizadas sólo deben obtener en su país, hasta con tres meses de antelación, un Cuaderno TIR para el viaje de ida y otro para el viaje de regreso.

Los transportes en régimen TIR no necesitan una Póliza de Caucción, ni nada similar, ya que cada Cuaderno TIR implica una garantía válida para todos los países para los que se haya expedido dicho Cuaderno, siendo muy inferior su costo.

Los camiones en régimen TIR no necesitan garantía para asegurar a las autoridades su retorno al país de origen.

Las autoridades de todos los países tendrán mayores garantías con las empresas de transporte, ya que si cometieran alguna irregularidad podrían quedar excluidas de la utilización del régimen TIR, lo cual no será deseable para ninguna.

Se favorecerá la realización de tránsitos desde las fronteras a las aduanas interiores de cada país y viceversa, realizándose los controles de exportación y de importación en lugares próximos al origen y destino de las mercancías, habilitados para tal efecto por las autoridades de cada país.

Al realizarse las gestiones de exportación e importación en lugares próximos al origen y destino de las mercancías, se podrán subsanar con más facilidad y rapidez las demoras que se producen por la falta de documentación, y ello permitirá descargar los camiones en un depósito muy próximo al destino de la mercancía, quedando libre el camión internacional.

En las fronteras no necesitarán tener oficinas las empresas de transporte, ni utilizar agentes de aduanas o agentes marítimos, ya que toda la documentación la podrá presentar el mismo chofer.

La detención de los camiones en las fronteras se reducirá a 5 o 10 minutos para cada camión, salvo en el caso de que una aduana de frontera considere necesario efectuar una mayor revisión, y si así fuere también esa revisión será breve, salvo sospechas muy fundadas de infracción.

Las aduanas de frontera se podrán habilitar las 24 horas del día para los camiones que realicen tránsito de entrada o de salida, ya que el control será breve y sencillo, pudiéndose efectuar solamente con uno o dos funcionarios. Ello tendrá un coste muy reducido para las autoridades y permitirá disminuir enormemente los tiempos totales de transporte y por consiguiente los costes de estos, produciéndose grandes ahorros en el comercio internacional de cada país.

VI. REDUCCION DE COSTOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA AL APLICAR EL CONVENIO TIR

A continuación se analiza la repercusión, de aplicar un convenio de tránsito aduanero internacional como el Convenio TIR, sobre los costos. Para ilustrarlo se analiza esta repercusión en algunas relaciones de transporte que se han considerado importantes.

Para estimar los costos reales se ha solicitado información a numerosas empresas de transporte de ambos países. Con los datos suministrados se ha fijado un intervalo de costos, eliminando los que se diferenciaban mucho de la gran mayoría, ya sea por exceso o por defecto. Finalmente se ha calculado el costo promedio ponderado de los costos comprendidos en el intervalo, al cual se le ha denominado costo medio.

A. Costo de detención de un camion

Teniendo en cuenta la información recogida sobre los costos de detención de un camión por día, se ha obtenido el intervalo de costo y el costo medio, para Argentina y Brasil, que se incluyen en el cuadro que figura a continuación.

dolares EE.UU	intervalo de costo	costo medio
Argentina	150 a 250	200
Brasil	150 a 260	200

Los costos que figuran en el cuadro anterior son prácticamente iguales para Argentina y Brasil, a pesar de que podrían variar de un país a otro. En cuanto al intervalo de costos obtenido para cada país, se puede decir que es bastante amplio, pero ello está justificado por la diferencia de costos según la dimensión de la empresa de transportes.

Teniendo en cuenta el elevado valor que tiene el costo medio de detención de un camión por día, y que el tiempo mínimo medio de detención en la frontera entre Argentina y Brasil es de un día en cada país, se deduce la importancia de agilizar y simplificar las gestiones fronterizas.

Debido a que la frontera está situada en un punto intermedio del recorrido total, y a la existencia de horarios para el control fronterizo en ambos países, el transporte internacional tiene una gran rigidez horaria que no le permite disminuir sus tiempos de operación. Este problema es difícil de subsanar. Sin embargo, si las gestiones

fronterizas se efectuaran al inicio y al final del transporte, efectuando tránsito aduanero entre el origen y la frontera, y entre la frontera y el destino, efectuándose un breve control fronterizo que pudiera realizarse durante las 24 horas del día, las empresas de transporte podrían aprovechar notablemente esa flexibilidad y obtener reducciones importantes en los tiempos totales de transporte, con su consiguiente reducción en los costos.

B. Oficinas de las empresas de transporte en la frontera

En las condiciones actuales de operación, las empresas de transporte necesitan tener una oficina propia en las proximidades de la frontera o utilizar los servicios de un agente marítimo o de un gestor, para efectuar las gestiones fronterizas.

En la frontera entre Argentina y Brasil las gestiones fronterizas se efectúan en las ciudades de Paso de los Libres y Uruguaiana. Afortunadamente ambas ciudades sólo están separadas por el puente internacional sobre el río Uruguay, lo cual les permite a las empresas de transporte tener una única oficina para realizar las gestiones en ambas ciudades.

Se ha recogido información sobre estas oficinas en las ciudades de Paso de Los Libres y Uruguaiana. Para dar una idea del tamaño de estas oficinas, se puede decir que el número de personas que trabajan en cada una de ellas varía entre 1 y 5, siendo el promedio 3 y 4. Se ha efectuado un cálculo aproximado del costo anual de cada oficina, y teniendo en cuenta el número de viajes al año que efectúa cada camión de la empresa, y el número total de camiones, se ha obtenido el costo de cada oficina por cada viaje de camión, considerando como viaje el efectuado en cada dirección. A continuación se incluye el intervalo de costo de estas oficinas por viaje de camión, en Paso de los Libres y en Uruguaiana, y el costo promedio ponderado al cual se le ha denominado costo medio.

en dolares EE.UU	intervalo de costo por viaje	costo medio por viaje
Paso Libres	110 a 150	120
Uruguaiana	98 a 176	120

Posiblemente las oficinas de estas dos ciudades tengan mayores costos que otras oficinas fronterizas, debido al hecho de que con una sola oficina efectúan las gestiones de cada camión a ambos lados de la frontera. Por consiguiente los costos por viaje considerados en el cuadro anterior incluyen las gestiones fronterizas en Argentina y en Brasil.

Las empresas de transporte que no tienen oficinas propias en las fronteras tienen que utilizar los servicios de gestores o agentes marítimos para que les efectúen las gestiones fronterizas. El coste por viaje de los gestores o agentes marítimos en cada una de las fronteras, es en función del tonelaje o del valor del flete, sin embargo considerando que el tonelaje medio por camión es de 22 toneladas, y considerando las tarifas de los fletes en algunas relaciones de transporte, se llega a la conclusión de que los valores oscilan entre 22 y 55 dólares EE.UU por viaje, siendo 35 dólares EE.UU el valor promedio. Para la contabilización del costo total hay que considerar que es necesario utilizar los servicios de un gestor a cada lado de la frontera, luego el costo sería 70 dólares EE.UU de promedio.

Puede sorprender el hecho de que sea más barato utilizar los servicios de dos gestores en la frontera que tener una oficina propia, sin embargo la diferencia de costo es muy pequeña respecto al costo total del transporte y algunas empresas de transporte informaron que normalmente cuando se utilizan los servicios de los gestores los camiones tienen de promedio mayores demoras en la frontera. Sin embargo también hay que considerar que para tener una oficina en la frontera hay que tener un número mínimo de camiones, y a este respecto hay algunas empresas de transporte que tienen oficinas conjuntas en la frontera.

Si se realizara el transporte internacional de mercancías mediante la aplicación de un convenio de tránsito aduanero internacional, como el Convenio TIR, no serían necesarios los servicios de las oficinas fronterizas ni de los gestores o agentes marítimos en las fronteras, ya que los mismos choferes podrán presentar la documentación necesaria para efectuar el tránsito.

C. Transbordos y almacenaje en la frontera

Inicialmente el transporte internacional entre Argentina y Brasil se efectuaba en un sólo camión, desde el origen en un país hasta el destino en el otro país. Sin embargo las empresas que efectúan transporte internacional por carretera han ido cambiando sus métodos de operación para buscar la máxima rentabilidad de sus empresas con las condiciones existentes. De esta forma algunas empresas de transporte han construido grandes almacenes en la frontera, en donde descargan sus camiones y almacenan las mercancías durante unos días, y después las cargan en otro camión. Esta forma de operar esta derivando, a que en algunas oportunidades, una misma mercancía, se almacene a ambos lados de la frontera y se transporte en tres camiones entre el origen inicial y el destino final, utilizándose en algunos casos el camión habilitado para el transporte internacional solamente para el cruce del puente internacional sobre el Río Uruguay.

Las mercancías que se estaban almacenando en la frontera no eran las que se transportaban en camiones frigoríficos, sin embargo se tiene conocimiento de que se ha construido un gran almacén frigorífico en la frontera para poder operar en ese caso, igual que con el resto de las mercancías.

Teniendo en cuenta la información recogida, se puede decir que en un lado u otro de la frontera entre Argentina y Brasil, se almacenan entre el 60 por ciento y el 100 por cien de las mercancías, siendo 80 por ciento el promedio ponderado, y el tiempo de almacenaje oscila entre 2 y 30 días, siendo el promedio ponderado 10 días.

El costo de manipulación de las mercancías, descargue o cargue de un camión, oscila entre 15 y 40 dólares EE.UU, siendo el promedio ponderado 30 dólares EE.UU.

No se tiene información sobre el costo de almacenaje, debido a que las empresas de transporte no realizan este cálculo de forma unitaria sino de forma global para el cálculo de sus costos generales, ya que el almacenaje en la frontera no se lo pueden facturar directamente al cliente debido a que lo realizan por su conveniencia operacional.

A este respecto hay que considerar, no tanto el coste directo de almacenaje, sí no el coste real que representa el hecho de que el 80 por ciento de las mercancías se descarguen en la frontera y se almacenen 10 días, y después se vuelvan a cargar en otro camión para continuar el viaje.

Es importante destacar nuevamente la aberración operacional que supone el hecho de que las mercancías utilicen dos o tres camiones para su transporte y que sean almacenadas 10 días en la frontera. Sin embargo, hay que tener en cuenta que con esta aberración las empresas de transporte reducen sus costos operacionales. Lo más grave es que de no cambiar las condiciones del transporte, se continuarán construyendo más almacenes en la frontera, aumentará el porcentaje de las mercancías que se almacenan y también aumentará el tiempo de almacenaje. Todo esto conduce a pensar que las condiciones existentes en el transporte internacional no son las adecuadas.

A este respecto, se puede decir que posiblemente estas aberraciones se han producido por las reglas que han impuesto ambos países para proteger su propio transporte internacional, en lugar de buscar el desarrollo equiparado del transporte internacional en la región y la participación igualitaria de las empresas de transporte de ambos países.

En principio se puede decir que una forma de romper este círculo vicioso podría ser favoreciendo la utilización del tránsito aduanero internacional por medio de un convenio como el Convenio TIR.

D. Calculo de la reduccion de costos

A continuación se calculan algunas reducciones que se obtendría, en los costos de transporte internacional por carretera, si se aplicara un convenio de tránsito aduanero internacional similar al Convenio TIR, en algunas relaciones de transporte que se han considerado importantes.

Indudablemente las reducciones de costos que se calculan a continuación no se podrán transpasar directamente y en toda su magnitud a reducir las tarifas existentes, pero posiblemente, dado el nivel de competencia existente, sea posible transpasar una parte importante.

a) Rio Negro - San Pablo:

En la actualidad, se tarda 2.5 días entre Río Negro y Paso de los Libres, 1 día en Paso de los Libres, 10 días de almacenaje, 1 día en Uruguaiana y 2.5 días entre Uruguaiana y San Pablo. La tarifa promedio es de 150 dólares EE.UU por tonelada, considerando que un camión lleva un promedio de 22 toneladas de carga, su tarifa total son 3 300 dólares EE.UU.

Aplicando el Convenio TIR, el viaje tendrá una duración total de 5 días, el camión no estará inmovilizado dos días en la frontera, que considerando que un camión detenido cuesta de promedio 200 dólares EE.UU por día son 400 dólares EE.UU menos. Además, no tendrá que intervenir la oficina de la empresa de transportes en la frontera, luego son 120 dólares menos, y si suponemos que los costes de descarga, almacenaje y carga, son unos 100 dólares, sumaría en total 620 dólares EE.UU menos. Por consiguiente se esta reduciendo de 3 300 a 2 680 dólares EE.UU, lo cual representa reducir un 19 por ciento.

b) Mendoza - San Pablo:

Este caso es muy similar al anterior pues las distancias son prácticamente iguales, por consiguiente se reduciría el tiempo total de transporte en 2 días, tampoco sería necesaria la intervención de la oficina de las empresas de transporte en la frontera ni el almacenaje. Luego se reducirían también los costos en 620 dólares de EE.UU. Considerando una tarifa promedio de 125 dólares EE.UU por tonelada, y un camión de 22 toneladas, la tarifa total es de 2 750 dólares EE.UU. Por consiguiente se esta reduciendo de 2 750 a 2 130 dólares EE.UU, lo cual representa una reducción del 23 por ciento.

c) San Pablo - Buenos Aires:

En este caso también se reducirían los costos en 620 dólares EE.UU. Considerando una tarifa promedio de 100 dólares por tonelada, y un camión de 22 toneladas, la tarifa total es de 2 200 dólares EE.UU. Por consiguiente se está reduciendo de 2 200 a 1 580 dólares EE.UU., lo cual representa una reducción del 28 por ciento.

d) Porto Alegre - Buenos Aires:

La reducción de los costos es igualmente 620 dólares EE.UU. Considerando una tarifa promedio de 70 dólares por tonelada, y un camión de 22 toneladas, la tarifa total es de 1 540 dólares. Por consiguiente se está reduciendo de 1 540 a 920 dólares EE.UU., lo cual representa una reducción del 40 por ciento.

Analizando las cuatro relaciones de transporte que se han considerado, se puede ver que las reducciones de costos son iguales para cualquier relación, ya que las operaciones fronterizas son las mismas e independientes del origen y destino de la mercancía. Por lo tanto, las reducciones porcentuales con respecto a la tarifa promedio total de un camión son mayores cuanto menor es la tarifa total y en definitiva cuanto menor es la distancia total del transporte internacional.

Anexo

Operaciones fronterizas

Se ha considerado de interés, incluir una breve descripción de las operaciones fronterizas que es necesario realizar en el transporte internacional por carretera, entre Argentina y Brasil, a través del puente internacional sobre el Río Uruguay que enlaza las ciudades de Paso de los Libres de Argentina y Uruguaiana de Brasil. Este paso fronterizo es el más utilizado por el comercio terrestre entre ambos países.

En este anexo se pueden constatar los siguientes aspectos:

- a) El elevado número de gestiones que es necesario efectuar, para cada camión, a uno y otro lado de la frontera.
- b) El elevado número de documentos que hay que presentar para cada camión en cada una de las oficinas fronterizas y en cada país.
- c) La similitud de las inspecciones a uno y otro lado de la frontera.
- d) La similitud existente en el tratamiento que se da a las mercancías en tránsito de entrada y a las mercancías de importación, y a las mercancías en tránsito de salida y a las mercancías de exportación.

A. En Argentina

Cuando se ingresa a Argentina, desde Brasil, a través del puente internacional sobre el Río Uruguay, se encuentra el control de las autoridades argentinas, ubicado en las inmediaciones del citado puente, en un edificio que esta dividido en tres partes, por la vías de entrada y salida de Argentina.

Debido al crecimiento que ha experimentado el transporte internacional de mercancías por carretera, entre Argentina y Brasil, a través de dicho paso fronterizo, se ha construido un terminal de mercancías a unos 900 metros del puente internacional, denominado COTECAR.

En el edificio ubicado en las inmediaciones del puente, estan ubicadas las siguientes oficinas:

1. De la Aduana: En esta oficina se encuentra la Administración de la Aduana de Paso de los Libres, los archivos, etc., pero la inspección y control de los camiones se efectúa en el terminal de mercancías.
2. De Sanidad: En esta oficina se encuentra ubicada la Dirección Sanitaria para esta frontera, los archivos, etc., pero la inspección y control de los camiones se efectúa en el terminal de mercancías.
3. De Emigración: En esta oficina se efectúa el control de la documentación de los conductores y sus acompañantes, lo cual es muy breve.
4. Del Banco de la Nación Argentina: En esta oficina es donde los agentes de aduanas cancelan los derechos de importación, etc., pero no interviene directamente con los camiones, los conductores o las mercancías.

El terminal de mercancías ha permitido descongestionar las oficinas del puente, realizándose en él todos los controles de los camiones. Para evitar posibles irregularidades entre las oficinas del puente y el terminal, la delegación de la Dirección Nacional de Transportes extiende un pasavante denominado Autorización de Paso Fronterizo, autorizando ir de un lugar a otro, teniendo un tiempo máximo para hacer dicho recorrido, y siendo controlado el pasavante a la llegada.

El terminal se encuentra en un estado bastante avanzado de construcción, incorporándose sus diferentes partes a medida que se van terminando.

En la actualidad el terminal dispone de un aparcamiento para los camiones con mercancías de importación, y otro para los de exportación, y oficinas para: la Aduana, la Dirección Nacional de Transportes, la Inspección de Sanidad y para la Inspección Química. A continuación se enumeran las gestiones que se efectúan en cada una de estas oficinas, cuando los camiones transportan mercancías de importación, de exportación o en tránsito de entrada o de salida del país.

1. Oficina de la Aduana: Esta oficina efectúa una inspección documental y de las mercaderías.

a) Para las mercancías de importación:

- i) Hay que presentar los documentos: Despacho de importación, Factura comercial, Conocimiento de embarque, Certificado de origen y Declaración jurada de necesidad de importación.
- ii) El Vista efectúa la clasificación arancelaria de la mercancía, y verifica calidad y especie.
- iii) El Guarda controla la entrada a COTECAR importación, comprueba la cantidad de mercancía declarada y controla la salida.

b) Para las mercancías de exportación:

- i) Hay que presentar los documentos: Permiso de embarque, Relación de carga, Manifiesto de carga, Certificado fitosanitario.
- ii) El Vista verifica las mercancías que no tiene que revisar Sanidad y efectúa su clasificación arancelaria.
- iii) El Guarda controla la entrada a COTECAR exportación, verifica las mercancías que no verifica el Vista y controla la salida.

c) Para las mercancías en tránsito de entrada:

- i) Hay que presentar los documentos: Permiso de tránsito terrestre, Conocimiento de embarque, Manifiesto general de entrada, Control de garantías, Hoja de ruta, Poliza de caución.

- ii) El Vista verifica la mercancía.
 - iii) El Guarda controla la entrada a COTECAR importación, precinta el camión y controla la salida.
- d) Para las mercancías en tránsito de salida:
- i) Hay que presentar los documentos: Permiso de tránsito terrestre, Papeleta del camión, Conocimiento de embarque, Hoja de ruta, Control de garantías.
 - ii) El Guarda controla la entrada a COTECAR exportación, controla los precintos del camión y la salida.
2. Oficina de la Dirección Nacional de Transportes: En esta oficina se efectúa una inspección documental a todos los camiones que han cruzado o van cruzar la frontera. Esta inspección es igual para todos los camiones y se efectúa a los siguientes documentos: Autorización de transporte internacional, Seguro de responsabilidad civil del camión, Conocimiento de embarque, Manifiesto de carga, y Autorización de Paso Fronterizo.
3. Oficina de Sanidad: En esta oficina se efectúa la inspección sanitaria.
- a) Un Ingeniero de Sanidad efectúa la inspección de las mercancías de importación y otro de las mercancías de exportación.
 - b) A las mercancías de importación se les efectúa: inspección sanitaria, control de calidad y control documental.
 - c) A las mercancías de exportación se les efectúa: inspección sanitaria y control documental.
 - d) A las mercancías de tránsito de entrada que tienen por destino un tercer país se les efectúa una inspección sanitaria con el fin de evitar la entrada de plagas en el país.
 - e) A las mercancías de tránsito de entrada que tienen por destino el interior del país se les efectúa: inspección sanitaria, control de calidad y control documental. Igual que a las mercancías de importación.

- f) A las mercancías de tránsito de salida no se les efectúa ningún control.
 - g) Cuando se ha efectuado una inspección sanitaria en el interior del país, entonces las mercancías son consideradas en la frontera como mercancías de tránsito de salida para los efectos de sanidad. En este caso se denomina genericamente que a las mercancías se les ha efectuado "despacho directo".
4. Oficina de Inspección Química de la Dirección Nacional Química: Esta oficina efectúa una inspección química de las mercancías que ha establecido la Dirección Nacional Química.
- a) A las mercancías de importación: se efectúa inspección química a todas las mercancías que se ha establecido. Como la realización de algunos análisis puede demorar varios días, se permite que el camión siga viaje, comprometiéndose el agente de aduanas, al firmar el Acta de Extracción, a no utilizar para consumo dichas mercancías mientras no se conozcan los resultados de los análisis químicos. Este análisis se denomina de Libre Circulación y es bastante detallado.
 - b) A las mercancías de exportación: se efectúa inspección química al 5 o 10 por ciento de los camiones que transportan mercancías establecidas. Este análisis se llama de Control y es más breve.
 - c) A las mercancías en tránsito de entrada o de salida, con destino u origen en el país: se efectúa un análisis químico denominado de Control al 5 o 10 por ciento de los camiones que transportan mercancías establecidas.
 - d) A las mercancías en tránsito de entrada o de salida, con destino u origen terceros países no se les controla.

Cuando el terminal de mercancías de COTECAR esté terminado se quiere centralizar en dicho lugar las oficinas de todos los servicios públicos y privados relacionados con el transporte internacional por carretera, con el fin de facilitar los controles fronterizos.

B. En Brasil

Cuando se ingresa a Brasil, desde Argentina, a través del puente internacional sobre el Río Uruguay, se encuentra el control de las autoridades brasileras, ubicado a unos 100 metros del citado puente, en un edificio alargado situado entre la vía de entrada y la de salida de Brasil.

Debido al crecimiento que ha experimentado el transporte internacional de mercancías por carretera entre Argentina y Brasil, a través de dicho paso fronterizo, se está utilizando un terminal de mercancías para efectuar en él alguno de los controles fronterizos. El citado terminal se denomina Terminal Rodoviario Alfandegado de Uruguaiana (TRAU), está ubicado a unos 2.5 kilómetros del puente internacional y es explotado por una empresa brasilerá denominada Cooperativa Brasilerá de Entrepostos e Comercio (COBEC). El terminal que se está utilizando es una instalación provisional ya que existe un proyecto para construir un gran terminal para el control fronterizo de las mercancías que se transportan por carretera y por ferrocarril.

En el edificio ubicado en las inmediaciones del puente, están ubicadas las siguientes oficinas:

1. De la Policía Federal: En esta oficina se efectúa un control documental. Para lo cual el conductor de cada camión debe presentar los siguientes documentos: del conductor, de su acompañante, del camión y el manifiesto de carga.
2. De Fiscalización del Transporte Rodoviario (DNER/CONTRIF): En esta oficina se efectúa una inspección documental a todos los camiones que han cruzado o van a cruzar la frontera. Esta inspección es igual para todos los camiones. A continuación se enumeran las inspecciones que se efectúan:
 - a) La renovación anual del permiso de transporte internacional, para los camiones, remolques, semirremolques, etc. ya que aunque el permiso es por cinco años, sin embargo dicho permiso tiene que ser renovado anualmente. Dicha renovación se puede hacer en esta misma oficina.
 - b) El seguro del camión.
 - c) El manifiesto de carga. Los camiones en lastre también tienen que llevar este documento.
 - d) Esta oficina envía cada 15 días todos los manifiestos a las oficinas del CONTRIF en Río de Janeiro para procesar las estadísticas en su centro de computos y llevar control de todo el transporte internacional del país.

3. De CACEX: En esta oficina el despachante de aduanas debe entregar dos copias del documento denominado Guia de Exportación. La oficina central de la Aduana en Uruguaiana envía a esta oficina una copia de la Guia de Exportación y una copia de la Declaración de Importación.
4. De la Delegación del Ministerio de Agricultura: En esta oficina se efectúa la revisión sanitaria de las mercancías de exportación.
 - a) El despachante de aduanas debe presentar el documento Solicitud de Inspección para la Exportación.
 - b) El personal técnico de esta delegación efectúa la revisión de los camiones con mercancías de exportación.
 - c) La revisión se lleva a cabo en un aparcamiento para camiones ubicado contiguo a las oficinas del puente internacional y contiguo a la vía de salida de Brasil.
 - d) Se revisa también la documentación sanitaria que es necesaria para cada producto en el país de destino de la mercancía. Esta documentación viene expedida de origen, en el interior de Brasil.
 - e) Efectuada la inspección, devuelven al despachante el original de la Solicitud de Inspección para la Exportación, la cual debe de ser entregada en la oficina de la Aduana, en donde elaboran el Certificado Fitosanitario.
 - f) El proceso demora alrededor de una hora por camión. Cuando hay muchos camiones para revisar se pueden producir algunos retrasos.
5. De la Aduana: En esta oficina se efectúa el control aduanero de las mercancías de exportación. La oficina central de la Aduana de Uruguaiana (Receita de Uruguaiana) se encuentra ubicada en otro edificio, a unos trescientos metros del puente internacional. El despachante de aduanas debe presentar los documentos en la oficina central de la Aduana de Uruguaiana, en donde se efectúa todo el examen documental para la importación, la exportación y el tránsito.
 - a) Para la exportación hay que presentar los documentos siguientes: Conocimiento de embarque, Nota Fiscal, Manifiesto de carga, Factura comercial, Guia de exportación, Solicitud de Inspección para la exportación (visado por la Delegación del Ministerio de Agricultura). Una vez efectuado el examen documental se envía la

documentación a la oficina de la Aduana en el puente internacional para que se efectúe la revisión física de la mercadería.

- b) Para la importación hay que presentar los documentos siguientes: Factura comercial, Conocimiento de embarque, Guía de importación, Declaración de importación, Certificado de origen (si es mercancía negociada en la ALADI). Una vez efectuado el examen documental se envía la documentación a la oficina de la Aduana en el terminal de mercancías para que se efectúe la revisión física de la mercadería.
- c) Para el tránsito: Los tránsitos de entrada son tratados de forma similar a las importaciones, por lo que su control se efectúa en el terminal de mercancías. Los tránsitos de salida son tratados de forma similar a las exportaciones, pero hasta el momento de realizar la investigación no se había efectuado ningún tránsito de salida, por lo que no se pudo recoger información al respecto.

El terminal de mercancías ha permitido descongestionar las oficinas del puente internacional, realizándose en él todos los controles que se efectúa a los camiones que transportan mercancías de importación. Para evitar que se produzcan irregularidades entre las oficinas del puente y el terminal, se dá un tiempo máximo para que los camiones efectúen este recorrido.

En la actualidad el terminal dispone de un aparcamiento para los camiones y las siguientes oficinas:

1. De la Delegación del Ministerio de Agricultura: En esta oficina se efectúa el control sanitario de las mercancías de importación y su documentación sanitaria. Esta oficina expide un Certificado Sanitario válido para el territorio brasilero.
2. De la Aduana: En esta oficina se efectúa el control aduanero de las mercancías de importación y de la documentación enviada por la oficina central de la Aduana. También se efectúa en esta oficina el control aduanero de las mercancías en tránsito de entrada.

a) Para las mercancías de importación:

- i) Se efectúa revisión completa al 30 por ciento de los camiones, lo cual demora unas 4 horas por camión.

- ii) Se efectúa una revisión global al 60 por ciento de los camiones, pesandolos, contando los bultos o cajas, etc., lo cual demora unas 2 horas por camión.
 - iii) Se efectúa una breve comprobación al 10 por ciento de los camiones, consistente en comprobar que las mercancías que transporta el camión son las que figura en el Manifiesto de carga, lo cual demora unos 10 minutos por camión.
- b) Para las mercancías en tránsito de entrada:
- i) Se utiliza el documento denominado Declaración de Tránsito Aduanero.
 - ii) Se sella el receptáculo del camión.
 - iii) Se fija la ruta a seguir por el camión, y se marca la fecha y hora de salida del camión del terminal.
 - iv) Se marca el intervalo horario por el que deberá pasar el camión por los controles de carretera de la Dirección Nacional Rodoviaria (DNR), y finalmente se marca la fecha y el intervalo horario que deberá llegar el camión a la Aduana de destino del tránsito.
3. El terminal tiene además un depósito aduanero, y en una parte de este se pueden almacenar productos frigoríficos, así como otras instalaciones.

Los tránsitos de entrada son tratados como las mercancías de importación. En este paso fronterizo los tránsitos de entrada representan alrededor del uno por ciento de las importaciones.

Los tránsitos de salida son tratados como mercancías de exportación. En este paso fronterizo no se había registrado ningún tránsito de salida, hasta el momento de efectuarse la recolección de información para efectuar este documento.