

Distr.
RESTRINGIDA

E/CEPAL/R. 375/Add.1
18 de diciembre de 1984

ORIGINAL: ESPANOL

CEPAL
Comisión Económica para América Latina y el Caribe



SISTEMA DE TRANSITO PARA LAS MERCANCIAS
DE BOLIVIA A TRAVES DEL PERU
POR EL PUERTO DE ILO

Este documento ha sido preparado a petición de la Junta del Acuerdo de Cartagena para cumplir con el artículo 4, literal d, de la Decisión 185 sobre el Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Bolivia. La información que contiene fue recopilada los días 8 a 10 de noviembre de 1984. Este documento esta sujeto a revisión de fondo y forma.

84-12-2181

Indice

| | Pagina ----- |
|--|-----------------|
| RESUMEN..... | 1 |
| I. INTRODUCCION..... | 2 |
| II. TRANSITO DE MERCADERIAS DE BOLIVIA A TRAVES DEL PERU.... | 3 |
| III. TERMINALES PORTUARIOS..... | 6 |
| A. Puerto de Ilo..... | 6 |
| IV. SISTEMA ACTUAL PARA EL TRANSITO DE MERCANCIAS DE BOLIVIA A TRAVES DEL PERU..... | 8 |
| A. Procedimientos aplicados en la actualidad..... | 8 |
| 1. En la exportacion..... | 8 |
| 2. En la importacion..... | 8 |
| B. Funciones de cada uno de los entes que intervienen... | 9 |
| 1. Agente Despachador del Peru en Ilo..... | 9 |
| 2. Aduana Mayor de Ilo..... | 10 |
| 3. Administracion Autonoma de Almacenes Aduaneros.... | 10 |
| 4. Consul de Bolivia en el Peru..... | 10 |
| V. RESTRICCIONES DEL SISTEMA ACTUAL..... | 11 |
| A. Restricciones operacionales y documentales..... | 11 |
| B. Otras restricciones..... | 11 |
| VI. SUGERENCIAS..... | 13 |
| VII. COMENTARIO FINAL..... | 14 |
| ANEXO: Documentos que se utilizan en la importacion..... | 16 |

RESUMEN

Este Addendum al estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375 se ha efectuado con el fin de complementarlo con la información relativa al puerto de Ilo y su posible utilización por las mercancías de importación y de exportación de Bolivia.

La elaboración de este addendum se ha llevado a cabo siguiendo el esquema utilizado para el documento LC/R.375. Es decir, se describe el sistema que se aplica actualmente a las mercancías de Bolivia en tránsito a través del Perú, se analiza las restricciones operacionales y documentales que obstaculizan el sistema actual y finalmente se efectúan algunas sugerencias para superar las restricciones analizadas.

El documento LC/R.375 y este addendum tienen la finalidad de facilitar al Grupo Técnico Ad-Hoc de la Decisión 185 su análisis sobre los procedimientos operacionales y documentales, las restricciones y sus posibles soluciones.

Una vez que dicho Grupo Técnico resuelva sobre la forma de superar los obstáculos y restricciones que tiene el sistema que se aplica en la actualidad a las mercancías de Bolivia en tránsito a través del Perú, la CEPAL desarrollará en detalle todos los procedimientos escogidos y la documentación convenida, para facilitar su posterior aplicación por todos los entes de Bolivia y del Perú que participan en el proceso.

I. INTRODUCCION

Este Proyecto se inició el 1 de agosto de 1984 con una misión de un experto de la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y otro de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), acompañados por un experto de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), a Lima, Arequipa, Mollendo, Matarani, Puno, Guaquí, Desaguadero y La Paz. Pero lamentablemente no fue posible incluir Ilo y Moquegua en el apretado programa de trabajo de esta primera misión.

Con la información recogida la CEPAL publicó el estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375, el 17 de octubre de 1984. En este documento se incluyó alguna información sobre el Puerto de Ilo, la cual se obtuvo del estudio "Plan Andino de Acción Conjunta para Coadyuvar en la Solución de los Problemas de Transporte Derivados de la Mediterraneidad Boliviana. Decisión 141" documento JUN/dt 158 de 23 de febrero de 1981 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, con el compromiso de efectuar a la mayor brevedad posible una misión al Puerto de Ilo y completar el estudio.

Los días 8 a 10 de noviembre efectuaron una misión a Ilo y Moquegua, los mismos expertos de la JUNAC y la CEPAL, en donde recogieron la información necesaria para complementar el estudio efectuado. A este respecto se ha considerado conveniente publicar este documento como Addendum al estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375.

Se desea destacar la gran cooperación que han recibido los expertos durante el desarrollo de esta segunda misión por parte de las autoridades del Perú, así como por los representantes del sector público y privado de dicho país, lo que ha permitido la recolección de información muy valiosa sin la cual no hubiera sido posible llevar a cabo este Addendum.

Se ha considerado conveniente ordenar la información de este Addendum de acuerdo a la estructura del estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375, para facilitar su complementación.

II. TRANSITO DE MERCADERIAS DE BOLIVIA A TRAVES DEL PERU

Las mercancías de exportación de Bolivia no han utilizado nunca el Puerto de Ilo, hasta el momento de recoger la información para este estudio.

Las mercancías de importación de Bolivia sólo han utilizado el Puerto de Ilo de forma accidental, ya sea porque la nave tenía que descargar otras mercancías en este puerto, o porque la nave no podía atracar en el Puerto de Matarani, etc.

En el cuadro 1 se presenta una serie histórica de la carga anual de importación, de exportación y el total de importación y exportación, de Bolivia y el Perú, así como la carga de cabotaje, a través del Puerto de Ilo.

Cuadro 1

Carga movida por el Puerto de Ilo (1000 ton)

| Anos | Importacion | | Exportacion | | Import y Export | | Cabotaje Peru |
|------|-------------|------|-------------|-------|-----------------|-------|------------------|
| | Bolivia | Peru | Bolivia | Peru | Bolivia | Peru | |
| 1979 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 110.2 | 0.0 | 111.2 | 484.2 |
| 1980 | 0.2 | 1.4 | 0.0 | 126.7 | 0.2 | 128.1 | 583.2 |
| 1981 | 0.7 | 1.4 | 0.0 | 126.6 | 0.7 | 128.0 | 429.2 |
| 1982 | 0.4 | 3.5 | 0.0 | 139.0 | 0.4 | 142.5 | 484.4 |
| 1983 | 0.7 | 4.9 | 0.0 | 24.8 | 0.7 | 29.8 | 426.0 |

Fuente: ENAPU

En el cuadro anterior se constata que a través del Puerto de Ilo se mueve fundamentalmente carga de cabotaje, que no se ha movido carga boliviana de exportación y que la carga boliviana de importación que se ha movido es poco significativa con respecto al total.

Las mercancías de importación de Bolivia recibidas a través del Puerto de Ilo fueron 223 toneladas en 1980, un barco ruso con 757 automóviles de dicho País que no pudo atracar en el Puerto de Matarani debido a que tenía una eslora próxima a los 300 metros en 1981, 400 toneladas en 1982 y 734 toneladas en 1983. El número de toneladas de importación de Bolivia ha ido aumentando, pero el análisis de cuatro años es insuficiente y el tonelaje es poco significativo como para poder efectuar previsiones para el futuro. Por otra parte, estas mercancías en general han sido objeto de transbordo aduanero a Matarani para su despacho ulterior a Bolivia y casi nunca se ha despachado directamente desde Ilo a dicho país.

Los costos de transbordo del Puerto de Ilo han sufrido unos incrementos muy elevados en los últimos años. En 1978 el transbordo indirecto de la carga general boliviana pagaba 1.42 dólares por tonelada. En 1982 se eliminó la tarifa preferencial para Bolivia y se reajustaron todas las tarifas, fijándose para el transbordo indirecto de la carga general 7.20 dólares por tonelada. En 1983 se ha efectuado un nuevo reajuste de tarifas, quedando para la carga general en 9.95 dólares por tonelada.

Las tarifas del Puerto de Matarani son desde 1978 hasta el momento actual entre un 30 y un 50 por ciento más altas que las del Puerto de Ilo. Al parecer esto se ha efectuado con el fin de incentivar la utilización del Puerto de Ilo ya que ha estado siempre infrautilizado y por el contrario el Puerto de Matarani ha tenido algunas épocas en las que ha llegado a estar muy próximo a la saturación.

Las mercancías de Bolivia se pueden almacenar en el Puerto de Ilo 30 días libres de pago. A este respecto informaron que en la actualidad no existen en el puerto cargas bolivianas en rezago.

Los camiones de Bolivia, para el transporte de las mercancías de dicho país, en tránsito a través del Perú, utilizan las siguientes rutas:

- a) Matarani, Repartición, Yura, Santa Lucía, Juliaca, Puno, Desaguadero.
- b) Matarani, Repartición, Arequipa, Patty, Santa Lucía, Juliaca, Puno, Desaguadero.
- c) Matarani, Montalvo, Moquegua, Torata, Puno, Desaguadero.
- d) Ilo, Moquegua, Torata, Desaguadero.

Las rutas a) y b) son muy similares salvo que la ruta a) se desvía hacia el norte antes de llegar a Arequipa y no pasa por esta ciudad, y la ruta b) sí que pasa por Arequipa.

Las rutas c) y d) también son muy similares salvo que la ruta c) es la que se utiliza para el transporte entre Bolivia y el puerto de Matarani, y la ruta d) es la que se utiliza para el transporte entre Bolivia y el puerto de Ilo.

Por lo tanto puede decirse que básicamente hay dos rutas, una que pasa por Arequipa o sus proximidades y otra que pasa por Moquegua. Con el fin de conocer cual de estas dos rutas es la más utilizada se ha recogido información en los controles de carretera de la Guardia Civil en Repartición y en Montalvo. En el control de Montalvo se pudo recopilar información desde noviembre de 1981, pero lamentablemente en el control de Repartición sólo se pudo obtener desde octubre de 1983.

A este respecto se puede decir que en Moquegua se controló como promedio mensual el paso de 105 camiones de Bolivia en 1981, 67 en 1982, 114 en 1983 y 68 en 1984, y en Repartición se controló un promedio mensual de 63 camiones en 1983 y 42 camiones en 1984. Así pues, por la ruta de Moquegua se ha controlado un 81% más de camiones que por la ruta de Arequipa en 1983 y un 62% más en 1984, sin embargo el análisis de dos años no permite llegar a conclusiones más generales.

El Departamento de Moquegua ha acordado con el Departamento de Puno arreglar conjuntamente la carretera Puno - Moquegua, y mantener esta ruta transitable todo el año.

La ruta más conveniente para el transporte por carretera de las mercancías de Bolivia a través del Perú sería Moquegua, Mazo Cruz, Desaguadero, en la cual se están construyendo en la actualidad algunos tramos y al parecer su terminación todavía puede demorar unos años.

III. TERMINALES PORTUARIOS

En este apartado se describe sólomente el Puerto de Ilo, ya que los otros terminales portuarios ya han sido descritos en el estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375.

A. Puerto de Ilo

El Puerto de Ilo esta ubicado en la ciudad de Ilo, en el Departamento de Moquegua. Se encuentra en servicio efectivo desde mayo de 1970 al inaugurarse un muelle de atraque directo al noreste del muelle particular de la Southern Perú Copper Corp. (SPCC).

Las consideraciones que se efectúan a continuación son exclusivamente para el muelle de ENAPU, ya que el muelle de la SPCC es privado, por lo tanto para los efectos de este estudio se considerará exclusivamente el terminal público que es administrado por ENAPU. Lo cual no impide que se incluya alguna información que se considere de interes sobre el muelle de la SPCC.

El puerto es de fondo rocoso y no necesita ser dragrado. Es de rada abierta, sin protección de rompeolas, lo cual puede dificultar su utilización en momentos de oleaje. Sin embargo, de acuerdo a las informaciones recogidas los últimos 10 años no ha sido necesario cerrar el puerto más de 5 días por año.

El muelle de ENAPU se ha construido perpendicular a la costa, tiene 302 metros de largo y 27 de metros de ancho permitiendo el atraque de naves a ambos lados del muelle. La profundidad del puerto en el muelle es de 8.53 metros en el lado de la costa y de 20.42 metros en el extremo contrario. Tiene dos sitios de atraque para naves de 20 000 toneladas y una eslora de 197 metros, y otros dos sitios de atraque a continuación de los anteriores y más próximos a la costa para naves de 3 000 y 5 000 toneladas respectivamente y una eslora de 105 metros.

Desde 1978 el puerto tiene una rampa fija para naves Ro-Ro, pero al parecer ésta no se ha utilizado hasta el momento.

En el cuadro 2 se presenta una serie histórica del número de naves por año, de bandera del Perú, de otras banderas y el total de naves, que han atracado en el muelle de ENAPU.

Cuadro 2

Numero de naves por el puerto de Ilo

| Anos | Bandera del Peru | Otras Banderas | Total de naves |
|--------|------------------|----------------|----------------|
| 1974 | 5 | 13 | 18 |
| 1975 | 3 | 12 | 15 |
| 1976 | 2 | 17 | 19 |
| 1977 | 5 | 11 | 16 |
| 1978 | 2 | 24 | 26 |
| 1979 | 5 | 30 | 35 |
| 1980 | 9 | 32 | 41 |
| 1981 | 5 | 48 | 53 |
| 1982 | 1 | 31 | 32 |
| 1983 | 2 | 19 | 21 |
| 1984 * | 4 | 23 | 27 |

* Sólo primer semestre de 1984.

Fuente: ENAPU

En el cuadro anterior se observa que el número total de naves que han atracado en el puerto de Ilo ha ido aumentando desde 1974, alcanzando el máximo de 53 naves en 1981, disminuyendo en 1982 y 1983, sin embargo podría pensarse en una recuperación importante en 1984 ya que el número de naves recibidas en el primer semestre es superior a las recibidas en 1983. En el periodo entre 1974 y 1984 el promedio anual es de 29 naves y el promedio mensual de 1.2 naves. En contraste con lo anterior se informó que en el muelle de la SPCC atracan como promedio entre 12 y 14 naves por mes.

El puerto cuenta con un almacén cubierto de 1 560 metros cuadrados, 18 000 metros cuadrados de zonas libres asfaltadas y 15 500 metros cuadrados de zonas libres compactadas.

Para trasladar la carga se dispone de 18 vagonetas, 11 plataformas para mercancías pesadas o voluminosas, 16 tractores, 7 elevadoras de uña, 2 elevadoras bobineras y 4 grúas.

IV. SISTEMA ACTUAL PARA EL TRANSITO DE MERCANCIAS DE BOLIVIA A TRAVES DEL PERU

En este apartado se hace en primer lugar una descripción detallada de los procedimientos operacionales y documentales que es necesario efectuar en la actualidad y a continuación una descripción de las funciones que cumplen cada uno de los entes públicos y privados que intervienen en estos procesos.

A. Procedimientos aplicados en la actualidad

A continuación se describe de forma independiente los procedimientos de exportación y de importación, de las mercancías de Bolivia en tránsito a través del Perú.

A este respecto se debe hacer notar que sólo se describen los procedimientos que no han sido descritos o que difieren de los que figuran en el documento "Sistema de tránsito par las mercancías de Bolivia a través del Perú" (LC/R.375).

1. En la exportacion

No se conoce con detalle el procedimiento que se aplica a las mercancías de exportación de Bolivia a través del Puerto de Ilo, ya que hasta el momento no se ha efectuado ninguna operación de este tipo.

2. En la importacion

Las mercancías de importación de Bolivia que se desembarcan en el Puerto de Ilo, se transportan en camiones peruanos al puerto de Matarani mediante un tránsito nacional del Perú, el que se realiza con Escolta Aduanera obligatoria.

Dicho tránsito lo gestionan los Agentes Despachadores de Ilo ante la Aduana Mayor de Ilo, a través del documento "Pedido de transbordo y tránsito" que hace las veces de Guía y Tornaguía para el control aduanero del tránsito.

Cuando las mercancías de importación de Bolivia llegan al puerto de Matarani, se descargan, se almacenan y a continuación se inicia el mismo proceso que se aplica a las mercancías de importación de Bolivia que se descargan de las naves en el puerto de Matarani.

Los funcionarios de la Aduana Mayor de Ilo no conocían con certeza la razón por la que las mercancías bolivianas de importación se envían en tránsito al Puerto de Matarani en lugar de despacharlas directamente a Bolivia. Sin embargo, manifestaron que posiblemente se debía a que las mercancías bolivianas se recibían "Consignadas a Bolivia Via Matarani" y se descargaban accidentalmente en Ilo, o a que el importador de Bolivia prefería que las gestiones las efectuara su Agente Despachador de Matarani, etc.

A este respecto se debe tener en cuenta que la Aduana Mayor de Ilo fue habilitada para despachar las mercancías en tránsito de y para Bolivia mediante Resolución Suprema R.S.042-82-EFC/16 del 26 de marzo de 1982, y que antes de aprobarse dicha Resolución Suprema la Aduana Mayor de Ilo dependía de la Aduana Mayor de Mollendo - Matarani para todo lo relacionado con las mercancías de Bolivia.

Consultados algunos Agentes Despachadores de Aduanas del Perú en Ilo, se confirmó que todas las mercancías de importación de Bolivia se envían en tránsito al Puerto de Matarani, sin embargo tampoco ellos conocían con certeza las razones por las que no se despachaban directamente a Bolivia.

B. Funciones de cada uno de los entes que intervienen

En este apartado se incluyen exclusivamente las funciones relativas a las mercancías de importación de Bolivia, ya que no se conocen con certeza las relativas a las mercancías de exportación de dicho país debido a que no se ha efectuado nunca una operación de este tipo a través del puerto de Ilo.

Las funciones de los entes públicos y privados que intervienen en el proceso de tránsito de las mercancías de Bolivia a través del Perú, son prácticamente las mismas que se describen en el documento "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" LC/R.375, a excepción de la Aduana Mayor de Ilo y de los Agentes Despachadores del Perú en Ilo que se detallan a continuación.

1. Agente Despachador del Perú en Ilo

El Agente Despachador del Perú en Ilo cumple las mismas funciones que el Agente Despachador del Perú en Matarani excepto que hasta el momento en lugar de gestionar el tránsito de las mercancías de importación de Bolivia directamente a dicho país, gestiona solamente el tránsito desde el puerto de Ilo al puerto de Matarani, y que en lugar de contratar el transporte terrestre hasta Bolivia contrata solamente su transporte hasta Matarani.

El tránsito desde el Puerto de Ilo al Puerto de Matarani lo gestiona ante la Aduana Mayor de Ilo por medio del documento "Pedido de Transbordo y Tránsito" el cual hace las veces de Guía y Tornaguía.

El transporte terrestre al Puerto de Matarani se contrata con empresas peruanas de transporte por carretera.

Para el despacho de las mercancías normalmente recibe las instrucciones de un Agente Despachador de Matarani, y algunas veces recibe instrucciones directamente del importador de Bolivia.

En Ilo están instalados los siguientes Agentes Despachadores particulares del Perú: Tecno Sur S.R., Gibson Díaz Ilo, Emadu Ilo S.A., Despachos Ilo S.A.

2. Aduana Mayor de Ilo

La Aduana Mayor de Ilo cumple las mismas funciones que la Aduana Mayor de Mollendo - Matarani salvo que no recibe solicitudes de tránsito a Bolivia de las mercancías de importación de dicho país, sino solicitudes para el tránsito de éstas del Puerto de Ilo al Puerto de Matarani.

Para la solicitud del tránsito al Puerto de Matarani recibe de los Agentes Despachadores de Ilo el documento "Pedido de Transbordo y Tránsito", mediante el cual la Aduana autoriza la operación de tránsito.

Para el transporte terrestre entre Ilo y Matarani la Aduana Mayor de Ilo exige que se efectúe con una Escolta Aduanera, para lo cual dicha Aduana asigna los funcionarios que deben efectuar esta función.

El control del tránsito se efectúa mediante el documento "Pedido de Transbordo y Tránsito", que se compone de varias copias, una de las cuales hace las veces de Guía y otra de Tornaguía.

3. Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)

En Ilo no hay una oficina de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA). Sin embargo, en la oficina de AADAA de Mollendo informaron que cuando es necesario se traslada a Ilo un funcionario de dicha oficina para efectuar las gestiones que sean necesarias.

También informaron en la oficina de AADAA en Mollendo que han pensado instalar una oficina en Ilo, pero que el reducido volumen de mercancías bolivianas que se reciben por dicho puerto no lo justifica por el momento.

4. Consul de Bolivia en el Perú

Desde 1980 hay un Consul de Bolivia en Ilo. Anteriormente, el Consul de Bolivia en Mollendo efectuaba las gestiones necesarias en Ilo.

El Consul de Bolivia en Ilo esta facultado para efectuar las mismas gestiones que el Consul de Bolivia en Mollendo en lo relativo a las mercancías bolivianas en tránsito a través del Perú.

V. RESTRICCIONES DEL SISTEMA ACTUAL

Una gran parte de las restricciones que se han enumerado en el estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" (LC/R.375) son igualmente válidas para el tránsito de las mercancías de Bolivia a través del puerto de Ilo. Por lo tanto a continuación sólo se enumeran las diferencias existentes y algunas matizaciones que se han considerado de mayor interés.

A. Restricciones operacionales y documentales

Según los informes recogidos Ilo no tiene problemas de comunicación con Bolivia ni con el resto del Perú debido a que forma parte de una moderna red de comunicaciones a base de microondas.

Las oficinas de los agentes navieros y de los agentes despachadores del Perú están ubicadas en Ilo y en las cercanías del puerto, lo cual facilita enormemente todas las gestiones documentales. Sin embargo la oficina de AADAA está en Mollendo y no hay representantes de las empresas de transporte por carretera de Bolivia en Ilo.

Los camiones se estacionan en los alrededores del puerto y no disponen de un lugar adecuado para ello, sin embargo no parece constituir un problema dado el reducido movimiento de mercancías a través del puerto.

Se efectúa doble tarjado de las mercancías, es decir se tarja en el muelle y en el almacén. A este respecto se informó que el doble tarjado es una práctica habitual en todos los puertos del Perú.

Los funcionarios de la Aduana Mayor de Ilo informaron que funcionan con una cantidad reducida de personal, a pesar de que es una de las cinco primeras aduanas del Perú en recaudación anual, debido a la importancia del comercio exterior que se efectúa a través del muelle privado de la SPCC.

B. Otras restricciones

La Guardia Civil del Perú ha informado que los camiones bolivianos no pueden circular por las carreteras del Perú a partir de las 18 horas y hasta las 6 horas del día siguiente. A este respecto manifestaron que posiblemente la existencia de esta medida se deba a la necesidad de tener un mayor control de los camiones que no son del Perú y a que frecuentemente los camiones de Bolivia no llevan las luces de forma correcta.

El puerto de Ilo no está enlazado a la red ferroviaria de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER), lo cual no permite utilizar este modo de transporte entre dicho puerto y Bolivia para el traslado de las mercancías bolivianas. Teniendo en cuenta que

las mercancías de importación y exportación de Bolivia son fundamentalmente minerales y productos alimenticios con reducido valor específico, y que se transportan ensacados o a granel, se puede decir que esta restricción tiene bastante importancia.

VI. SUGERENCIAS

Al analizar toda la información recogida para elaborar este addendum se ha concluido que una gran parte de las sugerencias efectuadas en el estudio "Sistema de tránsito para las mercancías de Bolivia a través del Perú" documento LC/R.375 son igualmente válidas para las mercancías de Bolivia a través del Perú que ingresan o egresan por el puerto de Ilo.

No obstante a dichas sugerencias se debe añadir específicamente para el puerto de Ilo la necesidad de analizar las causas por las que todas las mercancías de importación de Bolivia que se reciben en dicho puerto se trasladan mediante un tránsito nacional al puerto de Matarani en donde se almacenan y desde donde se gestiona su tránsito y su transporte definitivo a Bolivia. A este respecto se deberían estudiar las causas y poner los medios necesarios que permitan gestionar el tránsito a Bolivia de las mercancías de importación de dicho país y su transporte, directamente en Ilo, ya que ello constituye un obstáculo indudable que puede retardar considerablemente la llegada de estas mercancías a su destino en Bolivia y encarecer de forma importante todo el proceso.

VII. COMENTARIO FINAL

Posiblemente la situación actual, en la que han disminuido de forma importante las mercancías de importación y de exportación de Bolivia, no sea el momento más adecuado para hacer una evaluación de los procedimientos que se utilizan ni de las instalaciones existentes. Pero lamentablemente no parece que en los próximos años se puedan incrementar considerablemente los volúmenes de importación y exportación de Bolivia.

Sin embargo a continuación se efectúan algunas apreciaciones generales que se han considerado de interés para este estudio.

Considerando el volumen de mercancías que se transbordan del medio marítimo al terrestre y viceversa en el puerto público de Ilo, se puede afirmar que dicho puerto está sobredimensionado.

Por otra parte, el puerto de Matarani ha tenido épocas en las que ha estado muy próximo a la saturación.

Parece ser, que teniendo en cuenta los dos aspectos mencionados, las autoridades del Departamento de Moquegua han tratado de atraer las mercancías de Bolivia al puerto de Ilo, para darle una mayor actividad y promover el desarrollo departamental. A este respecto han ofrecido a Bolivia la posibilidad de tener una Zona Franca en terrenos próximos al puerto de Ilo y se contempló la posibilidad de permitir instalar algunas pequeñas industrias bolivianas de transformación en el interior de dicha Zona Franca, aunque esto no se ha concretado por el momento. Por otra parte las autoridades portuarias han mantenido siempre tarifas más bajas para el puerto de Ilo que para el Puerto de Matarani.

Las autoridades consultadas han manifestado que estas acciones se han efectuado con la intención de atraer las mercancías bolivianas que están utilizando otros puertos del Pacífico y no para competir ni perjudicar al puerto de Matarani.

Sin embargo se debe hacer notar que una parte importante de la saturación que ha sufrido el puerto de Matarani se ha producido no tanto por los volúmenes de mercancías que se han transbordado a través de dicho puerto sino por los procedimientos operacionales y documentales que se han aplicado, y en especial en relación con las mercancías de importación y exportación de Bolivia.

Es necesario tener en cuenta que las mercancías de exportación de Bolivia son fundamentalmente minerales ensacados o a granel que se transportan normalmente por ferrocarril entre Bolivia y los puertos del Pacífico.

Las exportaciones de Bolivia no son tan grandes como para justificar la utilización de naves completas, y el promedio de 1.2 naves por mes que atracan en el Puerto de Ilo limita considerablemente la oferta de transporte marítimo entre dicho

puerto y los posibles puertos de origen o destino. A este respecto se supo que incluso en algunas oportunidades ha sido necesario trasladar mercancías de exportación de Bolivia desde el puerto de Matarani hasta el puerto de El Callao para facilitar su envío a algunos puertos de ultramar.

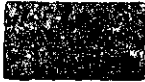
En cuanto a las mercancías de importación de Bolivia, se observa en este momento son fundamentalmente alimentos a granel que se están recibiendo a modo de ayuda de los países de la Comunidad Económica Europea, Estados Unidos, Canadá, etc.. Estos productos tienen un reducido valor específico y se reciben normalmente ensacados, lo cual favorece que su transporte terrestre se efectúe por ferrocarril.

Finalmente también se debe considerar que el Puerto de Matarani cuenta con una organización funcional e institucional que se ha creado sobre la base del comercio exterior de Bolivia y que esta organización podría resultar sobredimensionada al reducirse dicho comercio exterior.

Las consideraciones efectuadas permiten prever que mientras no se incremente el comercio exterior de Bolivia de forma importante, el puerto de Matarani va a tener ventajas comparativas e históricas respecto al puerto de Ilo. Sin embargo, las autoridades podrían estudiar las medidas que se pueden implantar para el comercio exterior de Bolivia para hacer que el puerto de Ilo sea más atractivo, conscientes que el comercio se mueve a través de las vías que ofrecen mayores ventajas en términos de eficiencia, agilidad, economía, etc. y que las medidas que no estén relacionadas con una oferta más atractiva para los usuarios podría desplazar el comercio exterior de Bolivia a otras vías de comunicación alternativas que pueden existir en otros países.

ANEXO

DOCUMENTOS QUE SE UTILIZAN EN LA IMPORTACION



PEDIDO DE TRANSBORDO Y TRANSITO

(Usar este documento para Operaciones Aduaneras Especiales que no requieran Fianza Bancaria)

| |
|-----------------------|
| No. de Pedido |
| Fecha de Numeración : |

| | |
|---------------------------------|----------|
| TIPO o CARACTER DE LA OPERACION | 6 |
|---------------------------------|----------|

SEÑOR ADMINISTRADOR :

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de solicitarle se sirva autorizar la Operación de Transbordo y Tránsito de las mercancías que más abajo detallo, con destino a :en un plazo de sesenta (60) días.

La presente declaración expresa la verdad y me someto a las disposiciones y sanciones que establece la legislación vigente.

| | | |
|--|--------------------------------------|---|
| Aduana : | Código : | |
| Nombre del Agente/Despachante/Transportista/Consignatario : | Cod. Ag./Desp | |
| Dirección del Agente/Despachante/Transportista/Consignatario : | | |
| Nombre del Consignatario : | Libreta Tributaria : | |
| Clase y Nombre/Matrícula de la Unidad de Transporte : | | |
| Bandera : | Código : | |
| País de Procedencia : | Código : | |
| Fecha de Llegada | Manifiesto Año Número | No. Conocimiento - Guía Aérea Boletín Postal |

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| Tipo de Carga : | |
| 1. General | 4. Refrigerada |
| 2. Granel sólido | 5. Contenedor |
| 3. Granel líquido | <input type="checkbox"/> |
| Nombre del Depósito : | |
| Código : | |
| Fecha de Recepción : | |
| Observaciones : | |
| Fecha | Firma |

ALMACENAMIENTO

LEGADA

| | | |
|------------------|--------------|---------------|
| Valor FOB (\$) : | Flete (\$) : | Seguro (\$) : |
|------------------|--------------|---------------|

| Bultos | | | | Contenido (Descripción Genérica) | Peso Bruto (Kg.) |
|--------|---------|-------|-------|----------------------------------|------------------|
| Marcas | Números | Cant. | Clase | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

TOTALES :

TOTALES :

| | |
|--|--------------------------|
| Aduana de Destino/País : | Código : |
| Lugar de Destino : | <input type="checkbox"/> |
| 1. En el País | 2. En el Extranjero |
| Empresa de Transporte : | |
| Clase y Nombre/Matrícula de la Unidad de Transporte; Bandera : | |
| Documentos adjuntos y Observaciones : | |
| Fecha | Firma del Despachante |

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Conformidad de Datos y Documentos : | |
| Fecha | Firma |

COPIA FIEL NO VALORADA

Manifiestos (Data) :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

Operaciones Temporales (Conformidad) :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

RESOLUCION AUTORIZANTE

Habiéndose cumplido con los trámites correspondientes, autorizase la operación de **TRANSBORDO** y **TRANSITO** de la (s) mercancía (s) materia del presente, por el término de debiendo la Aduana de destino dar su conformidad en la Tornaguía.

Pasar a Resguardo para el trámite correspondiente.

..... de da 19.....

Firma y Sello

Jefatura de Resguardo :

| | |
|-------------------------------|-------|
| Nombre de Resguardo designado | Fecha |
| | |
| Firma y Sello | |

Empresa de Transporte : Constancia de Recepción (Fecha-Sello y Firma)

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

Resguardo Aduana de origen :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

TORNAGUIA

| | | | |
|-------------------|--------|--------------------------|-------|
| Aduana de Destino | Código | Llegada de la mercadería | Fecha |
| | | | |

Recepción de Pedido :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

Manifiestos :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |

Administración :

| | |
|-------|---------------|
| Fecha | |
| | Firma y Sello |