

- Módulo IV -

Perspectivas al Futuro

**Ana Carolina Oliveira**

Técnica del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI

**Florencia Ferrari**

Personal contratado del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI

**Joel Cordero**

Personal contratado del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI

## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte terrestre internacional ha tenido que adaptarse a las exigencias impuestas por el mercado y por la liberación de las economías. En consecuencia, frente a las limitaciones estructurales existentes en la región se establecieron principios y criterios jurídicos y administrativos a partir de los cuales operaría el transporte internacional terrestre.

Sin embargo, la fragmentación normativa entorpece el funcionamiento y el control eficiente del transporte, que dificulta la prestación del servicio entre los países miembros de la ALADI y de la CAN. La articulación, la complementación y la convergencia normativa permiten facilitar las operaciones de transporte en la región.

En lo relativo al transporte terrestre internacional que se encuentra bajo análisis en la ALADI y en la CAN, en virtud del mandato contenido en el Acuerdo Específico de Cooperación de fecha 2016, se han aunado esfuerzos para la elaboración del Estudio Comparativo de las normas de la ALADI y de la CAN en perspectiva comparada.

La presentación del Estudio se efectuó en el marco de la XVIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT. Este documento partió de una necesidad identificada por las propias autoridades competentes en materia de transporte.

## 2. OBJETIVO

De esa manera, con el referido Estudio, se impulsaron acciones concretas con una visión regional, se presentaron alternativas para armonizar, unificar o reconocer los regímenes normativos, y se asumió el compromiso de lograr sinergias normativas.

Tales efectos son resultado del objetivo principal del Estudio, de conocer las alternativas y desafíos para una posible convergencia o armonización de las normas sobre transporte terrestre internacional en la región.

### **3. ESCENARIO ACTUAL**

Las principales dificultades en el transporte terrestre internacional actualmente son: a) la falta de infraestructura, b) las trabas burocráticas, c) los inconvenientes en la aplicación de la normativa, d) la acumulación de sobretiempos en las múltiples operaciones de frontera, e) las diferencias en los tratamientos impositivos y f) la duplicidad de documentos.

Además de estos inconvenientes, los países de la región cuentan con distintas regulaciones que rigen el transporte terrestre internacional, las cuales generan un gran impacto en las operaciones de tránsito entre los países.

La fragmentación normativa dificulta el funcionamiento y el control eficiente del transporte. Los países de la región mantienen una compleja red de normas internas, y han avanzado muy poco en un cuerpo normativo que elimine la multiplicidad de esfuerzos. Uno de los efectos de esta dinámica es, como ejemplo, la complejidad en la documentación requerida para el transporte.

Esa compleja red de normas requiere la búsqueda de soluciones conjuntas para hacer frente a las dificultades en las operaciones de tránsito entre los países de la región. Esto tiene una razón muy sencilla de ser: los transportistas necesitan cumplir con tres regímenes jurídicos distintos, por lo que el principal objetivo, en la búsqueda de soluciones, debe ser facilitar la gestión de este operador.

En tal sentido, se comparte la idea de que, frente a los grandes proyectos de infraestructura en la región, se debe realizar un acompañamiento normativo. La simplificación normativa y la agilización de las burocracias son herramientas clave para el camino hacia un transporte más eficiente y la reducción de costos y tiempos operativos.

En la región, existen bases normativas para ello. Por un lado, el ATIT, acuerdo firmado por 7 países miembros de la ALADI, incluyendo a Bolivia y Perú, también países miembros de la CAN. Por otro lado, la Comunidad Andina posee las decisiones 398 y 399, esta última actualizada recientemente a través de la Decisión 837. Se cree, de esa manera, que es importante analizar la viabilidad técnica y jurídica de contar con un marco normativo armonizado de transporte terrestre en la región, o con un reconocimiento mutuo de normativas, una vez que ya existe una buena base normativa disponible para poder, a partir de ella, desarrollar los trabajos.

### **4. POSIBLES ALTERNATIVAS**

#### **4.1 Suscripción de una norma regional**

Una de las alternativas para articular las normativas que, con alcance subregional, se encuentran en aplicación para la regulación de distintas operaciones internacionales de transporte, con el fin de facilitar la prestación de estos servicios entre los países

miembros de la ALADI y de la CAN, sería la implementación de una norma común regional en materia de transporte por carretera.

Como consecuencias propias de dicha alternativa, se pueden mencionar: a) la fluidez operativa de los principales pasos de frontera, b) la actuación eficiente de las autoridades nacionales y c) la unificación y simplificación de los documentos de transporte y control fiscal para las aduanas de origen y destino. Contribuye a lograr el objetivo, la existencia de servicios de transporte terrestre internacional de bajo costo, eficientes y seguros.

#### **4.2 Adhesión al ATIT por parte de todos los países miembros de la CAN, también países miembros de la ALADI.**

Teniendo en cuenta que siete de los trece países miembros de la ALADI son países signatarios del ATIT, incluyendo a Bolivia y Perú, también países miembros de la CAN, la adhesión a dicho Acuerdo por parte de Colombia y Ecuador completaría al conjunto de todos los países miembros de la Comunidad Andina, también países miembros de la ALADI, como países signatarios del ATIT.

#### **4.3 Armonización normativa.**

Otra alternativa podría ser la armonización de las normas existentes, no estableciendo ya una legislación única sino eliminando posibles asimetrías o divergencias. En tal sentido, la eliminación de dichas asimetrías o divergencias, sumadas a la articulación y a la complementación, resultaría en la facilitación de las operaciones de transporte terrestre internacional en la región.

#### **4.4 Reconocimiento recíproco.**

También podría considerarse el desarrollo de normas de articulación regionales de los acuerdos subregionales, mediante acuerdos de reconocimiento recíproco, entre los países signatarios del ATIT amparado en la ALADI y los países miembros de la CAN, también miembros de la ALADI, en temas, entre otros, como el reconocimiento de permisos que brindan acceso a mercados, ya sea permitiendo tráficos bilaterales directos entre dos países o en tránsito por terceros.

Los acuerdos de reconocimiento recíproco podrían facilitar el movimiento de mercancías por carretera y el transporte de personas en la región, dado que, por ejemplo, un permiso otorgado por un país de origen sería reconocido por un país de destino.

Se estima que estas alternativas representarían posibles oportunidades para el sector exportador y transporte de los países miembros de la CAN, de ampliar el acceso a los mercados de los países del cono sur y viceversa, facilitando, entre otros, la reducción de costos de transporte derivados de la reducción de costos aduaneros, y logísticos.

### **5. RETOS Y DESAFÍOS**

Los retos y desafíos al desarrollo eficiente del transporte internacional terrestre son:

- a) Aumentar la eficiencia de los servicios de transporte de carga y pasajeros;
- b) Reducir sus costos;

- c) Impulsar el crecimiento económico y el desarrollo de los países de la región;
- d) Aumentar dinamismo regional;
- e) Crear sistema integrado de transporte internacional (transporte multimodal); y
- f) Articular política regional respetando las exigencias y características de cada uno de los países.

## **6. CONCLUSIONES**

El alcance de una norma regional articulada de transporte terrestre internacional o la adhesión al ATIT por parte de todos los países miembros de la CAN, también países miembros de la ALADI, significaría un avance hacia la simplificación de la gestión administrativa, mediante la utilización de un marco normativo armonizado para la región.

De acuerdo al contenido y alcance de las normas analizadas (ATIT, Decisiones de la CAN 398, 399, 837 y 617), se puede concluir que no existen impedimentos para desarrollar trabajos jurídico-operativos tendientes a unificar o armonizar las normas de transporte internacional por carretera de América del Sur.

Las alternativas presentadas representarían oportunidades para ampliar el acceso a los mercados de los países del cono sur, facilitando, entre otros aspectos, la reducción de costos de transporte derivados de la reducción de tarifas aduaneras, y los gastos logísticos.