

VI REUNIÓN DEL FORO DE TERRITORIOS SUBNACIONALES DESDE EL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

18, 19 y 20 de febrero de 2025
Campo Grande, Mato Grosso del Sur, Brasil

COMISIÓN TÉCNICA DE COMERCIO Y PROCEDIMIENTOS FRONTERIZOS ACTA DE REUNIÓN

El día 18 de febrero de 2025, a las 14:15 horas, en la ciudad de Campo Grande, Estado de Mato Grosso do Sul, República Federativa del Brasil, en el ámbito de la VI Reunión del Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, se realizará la reunión de la Comisión Técnica de Comercio y Procedimientos Fronterizos.

La Comisión está presidida por Lúcio Lagemann , teniendo como Secretaria a Isabelle Dias Carneiro Santos y contando con el apoyo técnico de Matoso. La lista de representantes de los Estados subnacionales, del sector privado y otros participantes se presenta como Anexo.

Orden del día de la reunión

1. Seguimiento de acuerdos anteriores;
2. Debate sobre cuestiones estratégicas

Comenzó a cargo del Sr. Lucas Lagier, en representación de la IRU (Unión Internacional de Transporte por Carretera) e hizo una presentación sobre el Convenio TIR, Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR. Es el único sistema mundial de tránsito aduanero en funcionamiento, adoptado por 78 países, incluidos socios comerciales estratégicos como Argentina, Chile y Uruguay. Su implementación traería importantes ganancias a las empresas ubicadas en Ruta Bioceánica, facilitando el comercio exterior y aumentando la competitividad de las empresas nacionales.

El TIR simplifica y armoniza los procedimientos aduaneros, permitiendo realizar los trámites en el país de origen y de destino, sin necesidad de realizar inspecciones en cada frontera. Además, elimina la exigencia de garantías aduaneras en cada país de tránsito, sustituyéndolas por un único sistema internacional, con una cobertura de hasta 100.000 euros por operación, reduciendo burocracia y costes operativos.

Beneficios para los países que integran la Ruta Bioceánica y para el Transporte Internacional.

1. Reducción de tiempos y costos de transporte: El sistema TIR elimina demoras en las fronteras, reduciendo costos de almacenamiento y operación. Se estima que los retrasos en la frontera cuestan a los transportistas entre 300 y 500 dólares por camión al día.

2. Agilidad en los cruces de fronteras: Los países que adoptaron el TIR registraron reducciones significativas en los tiempos de transporte –entre 50% y 90%, como se observó en Medio Oriente y Asia. En la Ruta Bioceánica, ESTO se traduciría en una mayor fluidez en las exportaciones e importaciones.

3. Menos burocracia, más seguridad: El sistema electrónico de seguimiento y comunicación aduanera en tiempo real mejora la inspección y reduce el riesgo de fraude y contrabando, al tiempo que simplifica los procesos para los transportistas autorizados.

4. Sostenibilidad y descarbonización: Reducir las colas en las fronteras puede suponer una reducción de hasta un 30% de las emisiones de CO₂, alineándose con los objetivos medioambientales del sector del transporte.

5. Integración con el Corredor Bioceánico: El TIR maximiza los beneficios del corredor Brasil-Argentina-Chile-Paraguay, permitiendo un acceso eficiente a los puertos del Pacífico, reduciendo costos logísticos y fortaleciendo la integración regional.

Además de los beneficios operativos y económicos, la implementación del TIR en la Ruta Bioceánica contribuiría al cumplimiento de compromisos internacionales, como el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, ya que el 80% de sus objetivos se pueden cumplir con la adhesión al sistema.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) recomienda el TIR como un instrumento esencial para la eficiencia aduanera.

Luego respondió a la pregunta sobre los puertos secos y la infraestructura que aún no existe, como la conectividad. Dejó clara la necesidad de crear conciencia sobre cuestiones relacionadas con la infraestructura y la armonización regulatoria.

El orador estuvo de acuerdo con lo dicho por el oyente/participante. Respecto a la falta de armonización, hizo algunas adiciones sobre el sistema TIR. La siguiente pregunta la realizó el señor Lucio Irala Ferreira de Paraguay y sugirió leer las Actas del Foro anterior para conocer lo que recomendó la mesa directiva en el 2024 por los delegados del V Foro en Boquerón, Paraguay. Posteriormente, el participante Javier preguntó sobre los avances existentes o inexistentes. El Presidente Lúcio Lagemann respondió y explicó la nueva dinámica del VI Foro, con la reestructuración del Acta de este año que será enviada al MRE - Ministerio de Relaciones Exteriores y al BID - Banco Interamericano de Desarrollo. El señor Nicolás Fiad, Jujuy, Argentina, explicó que no se respetó el ritual de la mesa.

Inmediatamente después, el Presidente presentó la conferencia, que no pudo ser impartida por el orador original, el Sr. Danilson, debido a un vuelo cancelado. El tema discutido se tituló Aduanas Unificadas y Facilitación del Comercio Internacional.

Se discutió la importancia de la aduana unipersonal, conversación que ya se había iniciado

con el gobierno paraguayo en la región de Porto Murtinho. Se abordó la carga de productos perecederos que necesitan ser reducidos y su costo y demora, trabajando con Anvisa para reducir algunos de estos obstáculos. Se trató de la creación de documentos en una guía única, de una zona comercial especial, involucrando minerales en regiones de los cuatro países que involucran la Ruta, posibilitando la creación de nuevos centros comerciales, con industrias en el norte de Paraguay y Argentina, por ejemplo. Explicó la fuerte inversión en infraestructura carretera desde 2015 y abordó la necesidad de ferrocarriles (corredor ferroviario) y fuentes de energía limpia, creando así un polo logístico para casi 400 millones de habitantes en zonas aledañas a la Ruta. El participante Lúcio Irala Ferreira, de Paraguay, tomó la palabra y abordó la necesidad de infraestructura en Porto Murtinho, Carmelo Peralta y Pozo. Hondo con Argentina, para que tanto la aprobación de la TIR como la ejecución de las obras de infraestructura vayan de la mano y así se logre la fluidez necesaria para el transporte.

El cuarto en hablar fue el investigador Pedro Silva Barros, del Instituto de Investigaciones (IPEA), en Brasilia, quien acompaña el tema de la Ruta desde 2015 y discutió la importancia de los cambios en los últimos diez años en relación a los debates sobre la Ruta Bioceánica, ya que la región ha estado bastante dividida. Este es el único proyecto que ha continuado pese a los cambios de gobierno en los cuatro países que integran la Ruta, ya que cuenta con participación de actores subnacionales de las zonas más periféricas de Brasil, Paraguay, Chile y Argentina. Invitó a todos a seguir las publicaciones del Instituto de Investigación. Explicó otros puntos importantes relacionados con la Ruta Bioceánica que pueda existir en paralelo a la Ruta de Capricornio y aclaró falsas visiones sobre el mayor puerto del Perú. Dejó claro que los corredores son complementarios, siendo el Corredor o Ruta de Capricornio el más avanzado hasta la fecha. Destacó la necesidad de espacios de discusión entre intereses subnacionales y nacionales como modelo de gobernanza. Una vez más invitó a todos a leer un libro sobre el tema.

La palabra fue cedida a otro participante quien manifestó que la Ruta era una oportunidad única para crear un Puerto Seco, ya que aportaría variados beneficios a la comarca de Rota. Finalmente, hubo una pregunta que fue respondida por el Presidente de la Cámara, Sr. Lúcio Lagemann, sobre carga de valor agregado, exportaciones de carne y transporte de larga distancia y el tamaño de los contenedores, y puso como ejemplo una instalación de almacenamiento frigorífico en Paraguay. Otro participante, de Salta, Argentina, el Sr. Luis García Bes, presentó su visión sobre los problemas relacionados con el Corredor y que deben ser llevados a los gobernadores.

Dejó la impresión de que no hubo debate sobre las cuestiones relativas al comercio. Propuso un foro o algo así para discutir los temas pendientes. Un participante de Chile también dejó en evidencia algunas deficiencias que impiden avanzar y habló de las diferentes percepciones sobre el tema, enfatizando en la falta de comunicación a lo largo de la Ruta. El Sr. Lúcio Irala Ferreira tomó nuevamente la palabra y sugirió que todos proporcionen sus datos de contacto para facilitar las comunicaciones. Abordó la necesidad de que las

propuestas de solución se discutan en los comités técnicos y que se lleven a las instancias del Gobierno nacional, a través del consejo de gobernadores. Reiteró la importancia de hacer llegar propuestas a los gobiernos para poder contribuir con éxito. El señor Lúcio Lagemann aclaró algunos puntos, entre ellos dejar clara la participación del BID, a nivel estructural para que todos tengan acceso a los detalles, ya que el BID tiene todas las Actas. Destacó que el estudio del BID es profundo para conocer qué está pasando en cada una de las subregiones de los cuatro países.

El coordinador de Procomex, John Mein, tomó la palabra y habló sobre el diseño que se ha creado con el sector público, es decir aduanas, migración, transporte, etc., involucrado en la frontera. También anunció un nuevo evento en Foz do Iguazu, Paraná, los días 26, 27 y 28 de febrero, e invitó a los paraguayos a asistir. El señor Tomás Vilca de Chile preguntó sobre el impacto de la ruta Bioceánica en el aumento del tráfico de camiones, y el señor Lucio Lagemann lo aclaró poniendo como ejemplo el transporte de carne, que actualmente ronda las 350.000 toneladas anuales para Chile, podría aumentar a 760.000 toneladas anuales. El señor Portilla, de Chile, expuso sobre la importancia de conocer la realidad de la Ruta y explicó el motivo de estar en el VI Foro, es decir, lo que se ha discutido hasta el momento, lo que es factible y dónde se instalará el Corredor, si en la comuna de Tocopilla o en Mejillones. Leyó algunas notas respecto a intenciones y estudios realizados que generan atributos positivos para que la Ruta pase por Tocopilla y para que se realicen inversiones en la región, ya que es la ruta más directa y estratégica para el corredor bioceánico. Al final, entregó a algunos participantes pendrives y un informe final titulado Estudio Conceptual; un puerto para Tocopilla. El último orador discutió la necesidad de crear soluciones viables.

3. Plan de Trabajo 2025: Continuidad de los Estudios Estratégicos del BID — Asegurar la participación activa de todos los países involucrados, buscando resolver los puntos identificados en los estudios. El objetivo es avanzar en la desburocratización del Corredor Bioceánico, promoviendo una mayor eficiencia e integración regional. El señor Fernando Ribeiro menciona que la solución TIR fue presentada previamente en el V Foro por él, así como llevada a conocimiento de los gobernadores, donde el gobernador del Departamento de Boquerón, Harold Bergen, se comprometió a llevar adelante el proceso en Paraguay, iniciando ya medidas al respecto en ese país. La intención es que el asunto sea presentado nuevamente ante el comité de gobernadores para que se le dé continuidad y se aplique.

4. Ejecución y seguimiento del Plan de Trabajo: Monitorear la implementación del Plan de Trabajo en alineación con los demás comités, especialmente los de Infraestructura y Logística. Esta alineación busca crear sinergia entre esfuerzos, ampliando las acciones de todos los involucrados y fortaleciendo la cooperación entre países.

Finalmente, se dio la palabra al Presidente Lúcio Lagemann, quien concluyó los trabajos a las 16:45 horas en la Sala de Comercio y Procedimientos Fronterizos, y concluyó con la lectura del Acta a las 18:09 horas.

Firma de los puntos focales

Región de Tarapacá, Chile

Región de Antofagasta, Chile

Provincia de Jujuy, Argentina - Nicolás Eduardo Fiad

Departamento de Boquerón, Paraguay - Lúcio Irala Ferreira

Departamento de Alto Paraguay, Paraguay

Departamento de Presidente Hayes, Paraguay

Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil - Lúcio Lagefmann