

INTERVENCIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHILE EN LA II CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

Embajador Mariano Fernández Amunátegui

Señor Presidente,

Agradezco al Gobierno de Austria por la organización de este encuentro en esta bella ciudad, a la Presidencia por la impecable conducción de los debates y al gobierno paraguayo por sus esfuerzos de coordinación regional.

Por otra parte, nos sumamos a las condolencias por el fallecimiento de don Michael Sata, Presidente de Zambia.

Chile ha sido un país con vocación de integración en el continente americano y de trabajo conjunto con sus vecinos. Con este espíritu ha cumplido los compromisos del Programa de Acción de Almaty y suscribe plenamente las prioridades y objetivos específicos del nuevo Programa de Acción de Viena.

Chile, como país de tránsito en América del Sur, ha priorizado los avances en conectividad y facilitación fronteriza para el Estado Plurinacional de Bolivia y también para la República del Paraguay, procurando consolidar regímenes de tránsito seguros y eficientes.

En seguimiento de las prioridades y objetivos de Almaty sobre las cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, Chile en ejercicio de su soberanía ha asegurado a esos países un acceso al mar por sus rutas y puertos habilitados, utilizando todos los medios de transporte disponibles.

En lo concerniente al mejoramiento y desarrollo de la conexión terrestre con Bolivia y Paraguay, cabe destacar:

- Al formularse el Programa Almaty, la ruta que une el puerto de Arica con La Paz ya se encontraba íntegramente pavimentada.**
- Asimismo, se pavimentó la ruta que une el puerto de Iquique con el paso fronterizo Colchane – Pisiga, que conecta con la**

ciudad boliviana de Oruro.

- Igualmente, se avanza en la pavimentación de otras carreteras con Bolivia.
- En cuanto a la conectividad ferroviaria, Chile construyó a su costo en favor de Bolivia un ferrocarril que une La Paz con el puerto de Arica. Las obras fueron concluidas en 1913 y en 1928 se entregó a Bolivia en forma gratuita la propiedad de la sección que pasa por su territorio. Este ferrocarril ha cumplido un rol fundamental al servicio del comercio exterior de Bolivia. Tras daños a la infraestructura causados por sucesivas catástrofes naturales, Chile concluyó en 2013 la rehabilitación de la sección chilena.
- Del mismo modo, corre por territorio chileno un ferrocarril privado que va desde el puerto de Antofagasta hacia Bolivia, que presta un servicio útil a sus cargas.
- Igualmente, en la frontera con el norte y centro de Argentina, de utilidad para la conectividad de Paraguay con el Pacífico, se han pavimentado las principales rutas.

Con ello se logra reducir los tiempos del transporte en los corredores. Por ejemplo, el trayecto carretero entre Arica y La Paz, que antes tomaba de 12 a 15 horas aproximadamente, tras la pavimentación del tramo boliviano en 1998 se ha reducido a un promedio de 5 a 6 horas.

Respecto al objetivo de reducir los tiempos de atención en las fronteras, Chile ha implementado con sus tres países vecinos acuerdos para permitir al usuario realizar sus controles de tránsito en un solo recinto. En la frontera con Bolivia construimos el puesto Paso Colchane – Pisiga y pronto se concluirá otro en Chungará – Tambo Quemado. En beneficio de la conectividad con Paraguay, Chile ha avanzado en la implementación de controles integrados de frontera en los pasos con el norte y centro de Argentina.

En relación a la facilitación del comercio en favor de los países sin litoral, Chile suscribió en 1955 un Tratado de Complementación Económica con Bolivia. En 1993 suscribió el Acuerdo de Complementación Económica Chile – Bolivia, ACE 22, que contempla preferencias arancelarias en favor de ese país, sin reciprocidad para los productos chilenos. En 2006 se suscribió un

Protocolo Adicional que incrementa tales beneficios.

Chile ha contribuido también a las preferencias en favor de Paraguay y Bolivia como miembro asociado del MERCOSUR. Por otra parte, en UNASUR se ha dado alta prioridad a los corredores de tránsito que conectan a los países en desarrollo sin litoral con los países de tránsito y con la red regional.

Sobre la prioridad de estrechar la cooperación para la planificación y construcción de oleoductos y gasoductos, mediante acuerdo con Bolivia, ya en 1958 Chile facilitó su territorio para la exportación de los hidrocarburos bolivianos a través del oleoducto transfronterizo “Sica Sica – Arica”. En 1992 Chile autorizó el uso del ducto en ambos sentidos y renovó su concesión en 1998. Además, ha ofrecido igual cooperación para la eventual exportación de gas natural por su territorio, bajo condiciones muy ventajosas.

Conforme al plan de acción de Almaty, Chile ha impulsado la modernización de sus puertos, incluyendo la concesión a operadores privados. Así se han incorporado mejoras estructurales, tecnológicas y operativas, complementadas con programas de capacitación que permiten a sus trabajadores portuarios adaptarse a las nuevas tecnologías. Por ello, los puertos de Chile son eficientes y disponen de precios muy competitivos.

En el caso de Bolivia, este país goza de almacenamiento gratuito por un año para sus importaciones y por 60 días para sus exportaciones; además, disfruta de tarifas preferenciales para algunos servicios de uso de muelle; tarifas reducidas para el almacenamiento de cargas peligrosas y exención impositiva a todos los servicios prestados a sus cargas, entre otros. Todos los costos de estos beneficios son asumidos por el Estado de Chile.

Un acuerdo suscrito con Paraguay prevé establecer un depósito franco en el puerto de Antofagasta, para lo cual Chile ha dictado las normas administrativas pertinentes, coincidiendo con la prioridad de centros logísticos contemplada en el programa de acción de Viena

Chile destaca los avances logrados por Bolivia y Paraguay en el desarrollo de su infraestructura, así como el incremento de su Producto Interno Bruto y de su comercio exterior, que en el caso de Bolivia se ha elevado desde 1.590 a 12.043 millones de dólares entre 2003 y 2013.

El comercio exterior boliviano por los puertos chilenos de Arica, Antofagasta, Mejillones e Iquique, se ha incrementado en un 132% en los últimos cinco años. Sólo por el puerto de Arica, Bolivia transfiere más del 40% del comercio que se origina o está destinado al Océano Pacífico.

Señor Presidente, es una prioridad que el transporte sea seguro y eficiente. Esto significa que las reglas del transporte deben proteger los derechos laborales de los conductores; exigir a los vehículos mejores condiciones técnicas y de seguridad; evitar accidentes que causen perjuicios al medio ambiente, a la infraestructura, a los flujos de tránsito y a los costos de la actividad. El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur de América, contempla estos objetivos y se identifica con las prioridades del programa de acción de Viena.

Señor Presidente, Chile se ve obligado a referirse a las palabras pronunciadas previamente por la Delegación de Bolivia, aunque ellas lamentablemente nos apartan del espíritu y de los objetivos de esta conferencia. Bolivia ha sostenido ser un país con litoral, del cual estaría privado en forma temporal debido a lo que denomina una invasión injusta.

Después de la guerra que enfrentó a nuestros países en 1879, la soberanía territorial, la totalidad de las fronteras entre Chile y Bolivia y el régimen de Bolivia de acceso al mar, quedaron fijados mediante el Tratado de Paz de 1904. Como recordara ayer la delegación de Austria, la condición de país sin litoral puede tener distintos orígenes. Este tratado fue libre y voluntariamente firmado por Bolivia 24 años después que concluyera la Guerra del Pacífico, tuvo amplio respaldo del pueblo boliviano y ha estado vigente por 110 años.

La demanda de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia busca

que se obligue directamente a Chile a ceder territorio soberano. Esta acción, en realidad, pretende vulnerar principios básicos del derecho internacional como la intangibilidad de los tratados y la estabilidad de las fronteras.

Este mismo Tratado de Paz de 1904 consagró a favor de Bolivia el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por territorio y puertos chilenos, el que ha sido desarrollado y ampliado por acuerdos y concesiones posteriores, como he mencionado precedentemente. El régimen de libre tránsito reconocido a Bolivia es pionero en relación a los caminos de acción que los mismos Programa de Almaty y Viena consagran como objetivos a alcanzar.

Chile siempre ha estado y está dispuesto a un diálogo constructivo con Bolivia, que encuentre caminos de integración y trabajo conjunto, conforme a los principios de esta conferencia, pero sin comprometer su soberanía.

Según lo propuesto por el programa de acción de Viena, Chile invita a continuar avanzando en los mecanismos de cooperación con los países en desarrollo sin litoral y a asumir los desafíos que aún nos ocupan mediante un trabajo mancomunado y orientado a optimizar las políticas de tránsito, desarrollo y gestión de la infraestructura y facilitación del comercio.

Muchas gracias