

Transportistas de carga viajan entre las regiones de Aysén y Magallanes por la Ruta 40:

Camioneros rechazan posible cobro argentino y Cancillería contacta a autoridades trasandinas

Gobernador de Chubut, Ignacio Torres, acusó a los transportistas chilenos de “destrozar” la vía trasandina. Gobierno de Chile esgrime la existencia de acuerdos internacionales que impiden dicho cobro.

SOLEDAD NEIRA FARIAS

“Les vamos a cobrar a los camiones que vienen de Chile y que destrozan esa ruta (RN40) una tasa para mantenimiento”, dijo Ignacio Torres, gobernador de la provincia de Chubut, en el sur argentino, y aseguró que va a impulsar un proyecto de ley “que nos habilite a hacer el pesaje y cobrar por la utilización de esa ruta, que es una ruta argentina, y que hoy lamentablemente es un riesgo para miles de familias chubutenses”.

En un video que se viralizó rápidamente, la autoridad, que llegó al cargo en 2023 con el respaldo del macrista Juntos por el Cambio, acusó directamente a los camioneros nacionales de “destrozar” la vía, y afirmó que la repararán porque es un peligro “para los chubutenses y los argentinos” que transitan por ahí, pero que el costo de ello lo deben pagar “los camiones que vienen de Chile”.

La afirmación fue recibida por los gremios del transporte de carga chilenos como una nueva amenaza al obligado tránsito de vehículos nacionales por territorio argentino, debido a la inexistencia de una ruta por tierra que conecte las regiones de Aysén y Magallanes.

Lo expuesto por el gobernador Torres vulnera “al menos dos acuerdos vigentes entre ambos países”, afirma el senador por Magallanes Alejandro Kusanovic (Ind.), quien ejemplifica con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), “que dice claramente que no puede haber discriminación en cobros de peajes; y un segundo convenio, que nos obliga a mantener las vías, como hicimos en la isla de Tierra del Fuego, donde pavimentamos entre la Primera

Zonas en las que denuncian nuevas exigencias



EL MERCURIO

Angostura y el paso fronterizo San Sebastián”.

“(Torres) carece de conocimiento técnico y falta a la verdad”, remarca Jaime Cárdenas, presidente de la Unión de Transporte de Magallanes (Utramag), ya que todos los camiones chilenos son fiscalizados por Vialidad Nacional Argentina según su peso “al ingreso y salida del territorio, en el paso fronterizo Cardenal Samoré, en el Resguardo Rincón y también somos fiscalizados en la balanza de la localidad de Comandante Luis Piedrabuena, perteneciente a la provincia de Santa Cruz, y por último en el paso fronterizo In-

“Torres carece de conocimiento técnico y falta a la verdad. Todos los camiones chilenos (...) son fiscalizados en su peso por Vialidad Nacional Argentina, al ingreso y salida (...), en al menos cuatro puntos de la ruta”.

JAIME CÁRDENAS, PRESIDENTE DE LA UNIÓN DE TRANSPORTE DE MAGALLANES

“Es arbitraria y carece de fundamentos (...). Expresamos nuestra preocupación a la Cancillería y la embajada ha hecho gestiones, pero es una medida unilateral no consultada con el gobierno central (argentino)”.

IVÁN MOREIRA, PRESIDENTE COMISIÓN DE RR.EE. DEL SENADO

“(Las declaraciones) son contrarias al ATIT vigente entre ambos países, que es de beneficio mutuo en cuanto a la circulación para los fueguinos. Es un tema que están llevando la Cancillería y Transportes”.

JOSÉ RUIZ, DELEGADO PRESIDENCIAL EN MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA



SOLEDAD NEIRA

CONFLICTOS.— No es la primera vez que desde alguna provincia argentina surgen amenazas al tránsito chileno.

tegración Austral” (ver mapa).

El dirigente magallánico afirma que de concretarse esa amenaza, ellos podrían bloquear el paso a los camioneros argentinos hacia Tierra del Fuego.

En tanto, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC) rechaza también “la forma inamistosa” con que Torres planteó un cobro de peajes. Cita también el ATIT, “que establece libertades de tránsito y transporte de mercancías en el Cono Sur y que regula flujos en países transitados”.

Apunta que “los camioneros chilenos no son los únicos que usan la Ruta 40; también lo ha-

cen camioneros argentinos que vienen a Chile” y advierte que en sus afirmaciones, Torres “no muestra respaldos como estudios, cifras de flujos, tonelajes y parámetros objetivos”.

Kusanovic, además, recuerda que Chile no hace cobro especial alguno a los camiones argentinos, que a su vez dependen del tránsito por el territorio chileno para abastecer a la zona argentina de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

El delegado presidencial en Magallanes, José Ruiz (FA), plantea que las afirmaciones de Torres “son contrarias al ATIT vigente entre ambos países, que es de beneficio mutuo en cuanto a la cir-

culación Argentina-Chile-Argentina para los fueguinos (del vecino país). Es un tema que está llevando actualmente la Cancillería y Relaciones Internacionales del Ministerio de Transportes”.

Por su parte, el senador Iván Moreira (UDI), presidente de la comisión de Relaciones Exteriores del Senado, opina que la declaración de la autoridad argentina “es arbitraria y carece de fundamentos (...)”. Expresamos nuestra preocupación a la Cancillería y la Embajada de Chile ha hecho gestiones. Es una medida unilateral que no ha sido consultada con el gobierno central (argentino); debiera quedar en un anuncio, porque no es llegar y aplicar un peaje”.

“A primera vista la multa parece más bien un impuesto a los vehículos de carga chilenos independientemente del peso o longitud del camión”, critica el legislador, que añade que “si se establece una norma general igual para todos que establezca un peso máximo permitido, ya es algo más racional y justificable. Chile tiene normas similares y controles de peso de vehículos de carga en algunas carreteras”.

En Aysén, el presidente de la multigremial y representante de los transportistas, Conrado Redlich, junto con manifestar una profunda preocupación, considera que las declaraciones de Torres “no solo generan incertidumbre, también tensionan innecesariamente una relación binacional basada en acuerdos vigentes de cooperación y no agresión”.

Agrega que para su gremio es especialmente complejo “porque incluso el combustible que abastece el aeropuerto de Balneario de Aysén entra por Argentina y encarecer este vínculo logístico impacta directamente en el desarrollo y la conectividad de nuestra zona”.

FLUJO
 Unos 2 mil camiones ingresan y salen por Cardenal Samoré mensualmente, muchos en tránsito hacia el norte.

Consultado por “El Mercurio”, el Ministerio de Transportes afirma que la Embajada de Chile en Argentina contactó a la Cancillería de ese país para dar cuenta de la situación y recordarle “la existencia del Convenio de Tránsito de 1974, que mandata que los camiones extranjeros deben recibir en el territorio del otro país el mismo trato que los nacionales de ese otro país”.