

utilizar escáneres móviles o fijos de baja radiación para que las personas ni siquiera se bajen del vehículo, salvo excepciones", abundó Yaya.

El coordinador de Aprocam-Fadeaac lamentó que "tanto para el turismo como para el transporte de cargas, los Estados chileno y argentino no se comprometen en absolutamente nada. Es más, de madrugada los quioscos de los complejos están cerrados. La asistencia de salud es sólo para urgencias y ningún complejo cuenta con ambulancias y centros de salud para resolver una situación compleja; toda complejidad debe ser tratada en Uspallata o Los Andes. Lo increíble de esto es que los controles están a casi 3000 metros sobre el nivel del mar en Horcones y Libertadores", resumió.

Infraestructura

Recordó que para el control de camiones, si bien desde ambas cancillerías suscribieron cartas reversales para que tuviera cabecera única en Uspallata para entrada y salida de cargas, "la falta de infraestructura sobre todo en Uspallata y el pedido de Chile de estaciones de control de gestión a lo largo de la ruta hasta llegar a la frontera física hacen que no se pueda desarrollar esta modalidad".

Para el técnico se podría controlar de manera muy simple la trazabilidad del transporte con un precinto electrónico entre Los Andes y Uspallata evitando costosos gastos para los Estados que deben hacer estudios de estas estaciones de gestión que, si bien no dejan de ser efectivas, seguramente tardarán más de cinco años en estar en funcionamiento, según datos del sector.

"No tener los accesos en los centros de control de cargas y de turismo en Uspallata y en Horcones -añadió el especialista- pone a los usuarios en constante peligro en el momento del tránsito por esas zonas. Los proyectos se realizaron en su momento pero nunca se desarrollaron", apuntó.

La apurada ubicación del área de control de cargas en las actuales coordenadas hace que todo quede bajo peligro de inundaciones, en caso de una fuerte precipitación.

"Debería tenerse en cuenta un antiguo proyecto de control de cargas en el kilómetro 1153, la llanura de Tabolango, con defensas naturales y sin cruzar los transportes de cargas que ingresan y egresan del país, ya que podrían estacionarse en ambos lados de la ruta internacional, separando importaciones de exportaciones", concluyó el técnico de Aprocam. ●

Al Norte y al Sur

Además de Mendoza, San Juan y Jujuy quieren ser parte del tránsito



FOTOS DE ARCHIVO

- 1 Aun con las nevadas, el paso mendocino mantiene su liderazgo.
- 2 El paso sanjuanino de Aguas Negras, lejos de ser una alternativa.
- 3 El paso jujeño de Jama, muy usado por paraguayos, brasileños y bolivianos.

TRAZAS Y CONECTIVIDAD

LOS LÍMITES QUE OPACAN AL PASO SANJUANINO

Para Eduardo Yaya, el referente técnico mendocino de Fadeaac, Aguas Negras tendría "una deficiente estructura vial de interconexión con las rutas productivas del Mercosur, desvíos que rozan el turismo aventura sobre rutas donde se supone transitarían cargas en la zona de Calingasta (RP437), rutas de un increíble trazado buscando la forma de cruzar la Cordillera (RN150), lo que termina constituyendo todo un gran esfuerzo, y kilómetros adicionales a la traza para llegar a las playas de la Serena o Coquimbo".

Tras consignar que "las rutas en Chile son vías urbanas acondicionadas para tránsito internacional", señaló que en el Valle de Elqui, y de allí a la Serena y Coquimbo, se descienden más de 4500 metros de altura en 230 kilómetros. Son más de siete horas para enlazar con la CH5 Norte, un trayecto por rutas productivas y sin acondicionamiento para cargas internacionales hasta llegar a una playa sin puerto ni logística". A eso Yaya sumó que "antes de ese trayecto deben considerarse las conexiones viales para llegar a San Juan y de allí a la RN150, que llevaría a Aguas Negras", y concluyó que sería "una inversión de características especiales. O los mentores de esta megaobra saben cuáles serán las necesidades de este paso en los próximos 50 años o algo hace que se invierta en proyectos tan costosos para no llegar a nada en el desarrollo de los pueblos".

Por otra parte, más al Norte, precisamente en Jujuy, existe un paso alternativo al Cristo Redentor mendocino: el paso de Jama, un paso plenamente asfaltado que no cierra en invierno por nevadas. No obstante, es poco usado por la carga con origen y destino en la Argentina, pero sí por Paraguay, Brasil y Bolivia. ●



EXPO TRANSPORTE
CAMIONES • BUSES • UTILITARIOS

+ de 500 Expositores
+ de 32.000 m²
+ de 30.000 Visitantes

www.expotransporte.com.ar



EXPO LOGISTI-K

13 al 16 de Septiembre 2016
La Rural - Predio Ferial de Buenos Aires

www.expologisti-k.com.ar



Organiza
EXPOTRADE

Patrocinada por



Sponsor



Auspiciada por




Supporto Logisti-K



Sponsors





International Support




Supporto Scan Tech

