



CAMIONES

Fronteras a paso lento

Desde el sector privado proponen controles aduaneros integrados con los países limítrofes y mayores inversiones para atender el alza del flujo comercial. Las diferencias competitivas con los vecinos y el problema de las multas

Ilustración Alejandro Álvarez

Acelerar los controles aduaneros en los pasos fronterizos es la principal demanda del transporte internacional en la Argentina. La solución depende de un entramado complejo. Más allá de la buena voluntad que exista, las partes involucradas, tanto locales como de los países limítrofes, participan de foros regionales que suelen desarrollarse con tiempo y diplomacia. Factores que no tienen el ritmo que se pretende para la carga que viaja sobre ruedas.

Hoy abundan los llamados a dinamizar las decisiones conjuntas que faciliten los trámites en las fronteras. Formar equipos de trabajo entre el sector público y el privado, incluyendo

a todos los organismos intervinientes, tanto locales como de los países limítrofes, es uno de los proyectos que más se busca potenciar.

Para el vicepresidente de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci), Esteban Canteros, la clave es que una vez planteados los problemas, "se implementen acciones inmediatas", a fin de facilitar "la rápida liberación de los camiones en las aduanas".

Según Canteros, existe una buena predisposición de los países vecinos, de la actividad privada y de las autoridades nacionales para hallar medidas que faciliten el comercio. Por esa razón, insistió, "proponemos reuniones en las propias fronteras con aquellas autoridades que tengan facultades para tomar decisiones

que impacten directamente sobre las operaciones de transporte internacional".

Tiempo adicional

Con la mirada puesta en el tránsito con Chile, Andrés Di Césare, vicepresidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam) —que contiene casi el 80% de los transportes que hacen tráfico con el país vecino— sostuvo que los contactos permanentes con las autoridades trasandinas tienen el objetivo final de avanzar "hacia una aduana integrada".

Cuanto menor es el "tiempo muerto" de un camión, las empresas del sector disminuyen los costos adicionales, logran más rentabilidad y amplían las posibilidades de brindar un mejor servicio. El directivo explicó que el

transportista de cargas, el turista o el pasajero común deben pasar por dos ventanillas migratorias para cruzar de un país a otro.

Con el fin de simplificar los trámites, una de las iniciativas para el transporte de carga sería "hacer aduana" de la Argentina a Chile en Uspallata, y desde Chile a la Argentina en el Puerto Terrestre Los Andes, sin puntos intermedios.

El promedio de camiones que opera en el cruce internacional Cristo Redentor es de 700 a 800 por día. En otras épocas, la cifra alcanzó los 1100 por día.

"Tratamos de ser competitivos. Por el nivel de inflación, lentamente estamos perdiendo competitividad con los países limítrofes. Tenemos tarifas internacionales y la inflación no la podemos exportar", dijo Di Césare.

En forma expedita

En esta época invernal, la marcha de los camiones se hace más difícil. Pero el vicepresidente de Aprocam expresó que gracias a la Dirección Nacional de Vialidad, con el apoyo de Vialidad Provincial de Mendoza, "se trabaja en forma expedita".

Como alternativa al Cristo Redentor, a principios de este mes, en la ciudad mendocina de San Rafael, el embajador argentino Ginés González García impulsó el paso internacional Las Leñas, que unirá el sur de la provincia con la Sexta Región chilena.

Se estima que por ese camino podrían transitar 1052 automóviles, 212 colectivos y 885 camiones por día.

Desde la Argentina, la empresa Cornero Venezia Consultores de Ingeniería será la responsable del estudio de prefactibilidad. Del lado trasandino, el encargado de dicha tarea será el consorcio Len y Asociados e Ingeniería Cuatro, con una inversión de unos 356.000 dólares.

Del otro lado, si algo no le falta a Misiones es acceso al Mercosur. Tiene habilitados cinco pasos fronterizos para el transporte de cargas. Cuatro con Brasil: por frontera seca, Bernardo de Irigoyen (Argentina) y Dionisio Cerqueira (Brasil); a través de un puente, Puerto de Iguazú y Foz de Iguazú —por el que circula gran parte del tránsito del Mercosur hacia San Pablo—, y dos pasos más por medio de balsas: uno es entre San Javier-Porto Xavier y el otro, habilitado recientemente, entre Alba Posse-Puerto Mahuá. La quinta unión fronteriza es con Paraguay, a través del Puente Internacional Posadas-Encarnación.

"La ubicación de la provincia es privilegiada. Operamos carga desde y hacia ambos países", manifestó Carlos Lorenzo, presidente de la Cámara de Empresarios Misionero-

Saludamos al Suplemento en su 9° Aniversario.

FADEEAC

FPT

FEDERACION ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Sanchez de Bustamante 54 (C1173AAB) C.A.B.A. Argentina Tel/Fax: 54 11 4860-7700 - fadeec@fadeec.org.ar - www.fadeec.org.ar

neros del Autotransporte de Cargas (Cemac).

“Tenemos un gran interés, incluso hemos hecho gestiones con la propia Fadeac (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas), en tratar de agilizar los pasos”, afirmó. En línea con Canteros y Di Césare, enfatizó que “un control único integrado sería una alternativa”.

Modelos por imitar

“Quizá la meta que deben fijarse los países miembros del Mercosur y países asociados es imitar el modelo de la Comunidad Europea o el que hoy mantienen los Estados Unidos, México y Canadá”, dijo Lorenzo. También apuntó que otro de los aspectos por resolverse en lo inmediato es el tipo de cambio y su conversión a las monedas locales.

Si bien dijo que mejoró la infraestructura del cruce Bernardo de Irigoyen y Dionisio Cerqueira—con una fuerte inversión del gobierno Estadual de Santa Catarina (Brasil)—aclaró que “los pasos fronterizos colapsan”, debido a las temporadas de gran exportación de productos primarios. Esa situación provoca demoras, “lo que significa tener un camión parado en la frontera”, con las malas consecuencias que ya se conocen.

El anhelo es que se concreten las inversiones necesarias en infraestructuras en los cinco pasos fronterizos de Misiones para “alcanzar las mejoras en cuestiones clave como seguridad y comodidad”, dijo el titular de Cemac.

“Si bien no favorece el tipo de cambio, el parque automotor tiene una ocupación plena. Muchas de las cargas van hasta el paso fronterizo y después son tomadas por camiones en Brasil o bien se contrata el transporte desde



Por el Paso Cristo Redentor pasan entre 700 y 800 camiones por día

EXPOTRADE

ese país por las ventajas competitivas que tiene hoy la actividad, por sus menores costos y facilidad en acceder a créditos blandos con mayor plazo de pago”, señaló.

La actividad demanda la construcción de dos puentes sobre el río Uruguay, entre Misiones y el Estado de Río Grande do Sul, en Brasil. El fin es reducir el tiempo de estadía a menores costos, logrando mayores volúmenes de cargas. El único puente que conecta Posadas

y Encarnación también “está saturado”, ya que el tránsito es compartido con vehículos particulares.

Un último punto preocupa mucho al sector: las multas se transformaron en un fuerte dolor de cabeza para las empresas de transporte internacional. Desde el sector privado se quejan por el alto valor de las sanciones y destacan que, en algunos casos, ponen en riesgo la renovación de los permisos vigentes.

El vicepresidente de Ataci, Esteban Canteros, explicó que “al no existir sobre los distintos aspectos del transporte internacional normas comunitarias aprobadas en el marco del Mercosur, se establece una discrepancia entre los que serían las normas comunitarias y la normativa de la legislación nacional de cada país”. ●

Redacción Expotrade

IVECO

EL CAMIÓN PREFERIDO DE LOS ARGENTINOS