

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”.

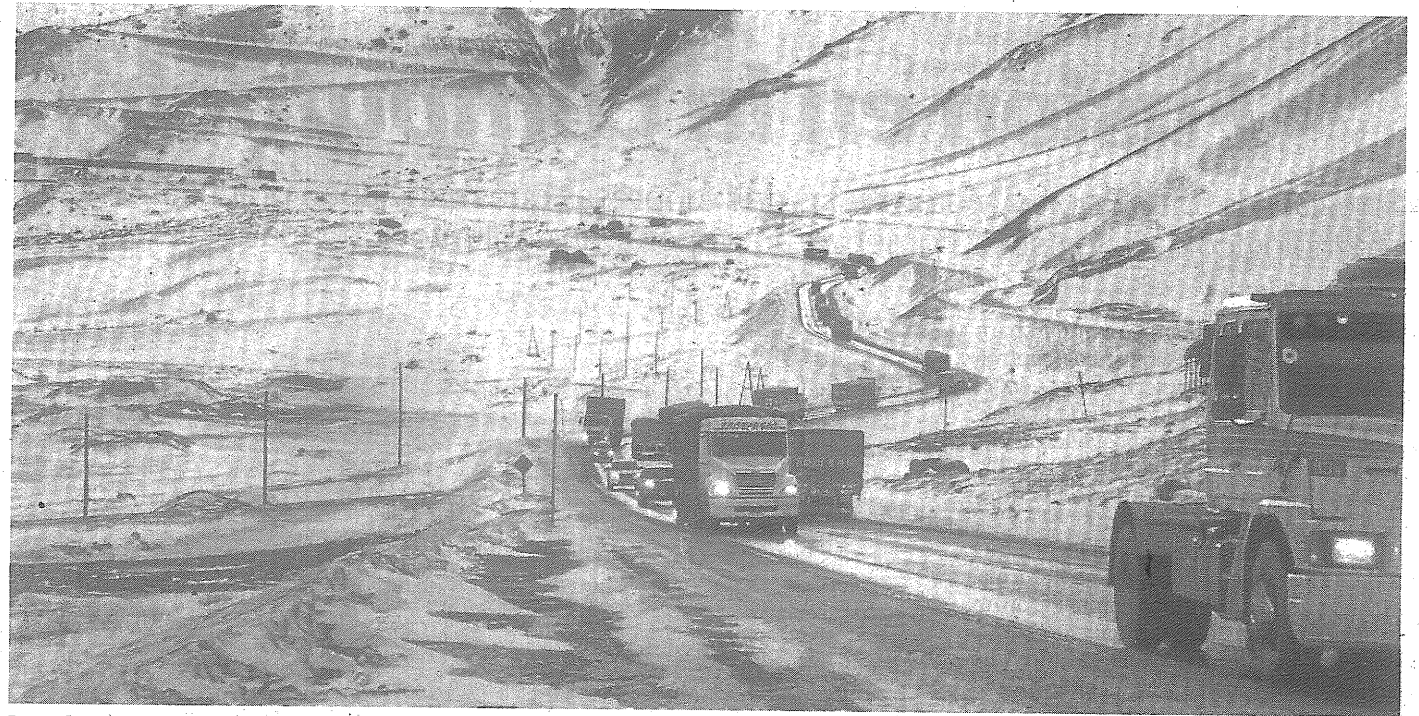
Modelos por imitar

“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