



Nota de tapa

DEMORAS CONTINENTALES

## Agilidad en frontera

Mientras sorprenden los avances en las telecomunicaciones y el alcance de las tecnologías aplicadas a las unidades de carga y al sistema logístico, las demoras ocupan el podio de las preocupaciones de los transportistas de la región

Texto Ana Belén Ehuletche Para LA NACION | Ilustración Alejandro Álvarez

Una cadena de distribución eficiente y complementada a partir del uso inteligente de cada modalidad de transporte agrega valor a la producción. Aunque nadie lo duda, el tema parece no poder traspasar el debate. Sin ir más lejos, "Infraestructura, Logística y Conectividad" fue uno de los paneles de la Cumbre Empresarial de las Américas a principios de este año, donde jefes de Estado de todo el continente coincidieron en que "para ser exitosas, las economías regionales globales deben desarrollar medidas de conectividad que reduzcan los costos transaccionales, y mejorar la eficiencia de la cadena de suministro".

La teoría parece estar clara, sin embargo "el transporte internacional de carga por carretera sufre el desconocimiento de cada gobierno de turno, y es por ello que a lo largo de los últimos 30 años la discusión se da a niveles técnicos y no políticos", señala Mauro Borzaconi,

presidente de la Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (Catidu), y en esa línea afirma que "el resultado no puede ser otro más que el estancamiento".

Desde Brasil coincide José Hélio Fernandes, presidente de la Asociación Nacional de Transporte de Cargas y Logística (NTC&Logística): "El sector económico del transporte sigue sufriendo en los puntos fronterizos. Las medidas restrictivas que los países adoptan para su comercio exterior terminan generando un costo cada vez mayor para los transportistas". Y resalta la "deficiencia" por parte de los gobiernos "para aplicar las normas sobre el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATT), un instrumento que regula el transporte entre los siete países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay".

En un contexto de comercio cada vez más intenso y globalizado "la prioridad común radica en avanzar en la facilitación de los procedimientos y mecanismos legales que

regulan el paso interfronterizo de los vehículos de carga en la región, particularmente en el Cono Sur", opina Juan Araya Jofré, titular de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC). Asimismo, explica que "la facilitación representa todo aquello que sirva a la reducción de tiempos de espera en los controles fronterizos, inspecciones aduaneras y petición de permisos". A modo de ejemplo acude al sistema TIR, utilizado en Europa, donde mediante un documento único otorgado en el país de origen, un camión puede pasar todos los países sin inspecciones antes de llegar a destino. "A eso debemos llegar en América del Sur", dice.

### Infraestructura

"Nuestra región todavía carece de una infraestructura que acompañe el ritmo del crecimiento y la diversificación de las poblaciones. Hoy, el consumo y la producción se han expandido a puntos lejanos y diversos, a donde sólo

se llega en camión. Por eso contar con caminos adecuados es fundamental para cumplir con los tiempos y no generar demoras, pérdida de mercadería o deterioro de las unidades", sostiene Daniel Indart, presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac). Además refleja que es "imprescindible planificar en función de la potencialidad que tiene la Argentina y muchos de los países vecinos, como principales fuentes de alimento del mundo".

"Esto implica coordinación -continúa Indart- gestión logística y complementariedad del transporte para alcanzar los objetivos de manera eficiente. Y, en este sentido, desde Fadecac seguimos pidiendo por el TIR, porque debemos borrar la imagen del camión parado y comenzar a trabajar para la agilización y facilitación en fronteras y puestos aduaneros", tras agregar que "esto repercutirá en un mayor intercambio comercial entre países de la región, en el nivel de rentabilidad de las empresas, desde ya, bajará los costos que inciden en toda la cadena industrial y productiva".

### Continental

Los problemas y las demandas se unifican en todo el continente. Marjorie Lizama Pérez, directora de la Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios (CCTU), también se refiere a la falta de infraestructura vial, de mantenimiento de las redes existentes y de balanzas para evitar el sobrepeso que destruye los caminos. Por otro lado revela que "se castiga al trabajador de equipo pesado, haciendo franjas horarias en las que puede circular por las ciudades". Y, respecto a la legislación se "suscriben acuerdos de facilitación y agilización para las mercancías y es lo que menos se da en la práctica ya que tenemos puestos fronterizos colapsados y con largas filas de camiones".

En tanto, el director ejecutivo del Consejo Superior del Transporte de Colombia, Fredy Camilo García Moreno, registra la misma situación pero acentúa que "en los países de la zona andina existen regulaciones diversas en materia de construcción de infraestructura, no impera una red continua compatible entre países que cuente con las mismas condiciones técnicas. Por ejemplo, las capacidades de los puentes son diferentes, por lo que las condiciones de logística no son adecuadas para mejorar la conectividad de los países y así la competitividad de la región".

A pesar de que, según explica, la Decisión 309 de la Comunidad Andina de Naciones reglamenta las autoridades, el ámbito de aplicación, las autorizaciones, las tripulaciones, los vehículos y el régimen contractual, entre otros, del transporte internacional, así como la Decisión 671 armoniza los regímenes aduaneros; pero "en cada país la propia legislación regula el transporte de carga interno".

Los referentes del transporte coincidieron también al referirse a los problemas que viven por la falta de analogía en los modos de

**GEFCO**

LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

Nunca antes la cadena logística había tenido tanto valor



Av. Alicia Moreau de Justo 1930 - Of. 305 - C1107AFN - Puerto Madero - Tel: +54 11 9000.6080 www.gefco.com.ar Contactenos: comercial@gefco.com.ar



operación de las fuerzas de seguridad. "Cuando se roba un camión o su carga, además de padecer un hecho lamentable, ajeno al transportista, igualmente el estado argentino nos cobra los derechos de importación, no sólo de la carga sino también sobre el camión que nos fue robado", comenta Borzacconi y agrega que "cuando un conductor es encontrado con contrabando se detiene el vehículo y se sanciona a la empresa, dejando en libertad casi de manera inmediata al chofer. Esto favorece que reincida ya que no es sancionado ni se le quita la libreta". Por eso, el directivo uruguayo reclama: "Muchas veces redactan normas que son de variada interpretación fomentando que cada país las doble según su conveniencia. Si sólo se cumpliera con los compromisos asumidos el cambio sería notable. Si se funcionara de 7 a 19 todos los días, si los funcionarios de Agronomía estuvieran en sus puestos de trabajo en los mismos horarios, si los canales verdes que son más del 80% fueran tratados con eficiencia, utilizaríamos la mitad de la flota existente. Los conductores tendrían más tiempo con su familia y las rutas serían más seguras", amplía.

En sintonía, Fernandes opina que el proceso de integración propuesto para América del Sur pasa a través de muchos canales, pero el envío "ya sea de personas o carga" tiene un papel destacado en este conjunto. Una empresa de transporte para ser rentable, ofrecer buenos servicios, mantener a sus empleados, pagar sus impuestos, crear riqueza, en cualquiera de los países, necesariamente tiene que tener sus vehículos en marcha".

Por otro lado, Alvaro Ayllón, que preside el Capítulo Bolivia en la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), reconoce que "existe la

política de presionar al sector del transporte con multas y sanciones, que en muchos casos se han convertido en medidas netamente recaudatorias, ya que no se contemplan los diferentes impases que los transportistas sufren en la ruta".

Por su parte, la directiva de Costa Rica, sostiene que "los requerimientos de documentación innecesaria en aduanas intermedias, siguen dando problemas, con el agravante de que el transportista pierde tiempo. Todo lo que se requiera para desalmacenar una mercadería, debe de ser solicitado al despachante, y no al transportador. Viejas prácticas, que no se abandonan, y que no tienen razón de ser".

**Los desafíos de las instituciones**

Los retos logísticos implican inversiones fuertes y a largo plazo que "se pueden desarrollar con el sostén del Banco Interamericano de Desarrollo o la Corporación Andina de Fomento, entidades que apoyan la región. Pero se requieren condiciones de estabilidad política y económica para lograr atraer la inversión necesaria para los nuevos desafíos que traerán a la comunidad la integración con la Alianza del Pacífico y el dinamismo comercial que produzca la ampliación del Canal de Panamá en la región caribe", afirma García Moreno.

Un marco adecuado que canalice y unifique criterios parece ser estrictamente necesario para alcanzar el aval financiero. El rol de las entidades empresarias adquiere preponderancia ya que hay consenso al afirmar que "lo que más afecta a un transporte eficiente es la adopción de normativas locales por cada país que, si son inconexas, pueden ser trabas para el comercio libre", como destaca Araya Jofré. ■

**TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS**

**AGENDA REGIONAL: TEMAS PENDIENTES**

Silvia Sudol  
PARA LA NACION

Parte de la tarea pendiente para abordar los temas prioritarios de la agenda del sector es establecer prioridades. Habría que comenzar por concretar las obras pendientes en caminos, puentes y pasos de frontera para optimizar los tránsitos y la conectividad regional. Luego, simplificar la normativa vigente dado que la superposición entorpece el funcionamiento y el control del transporte. Por eso sería importante también que se incorporen al Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre los Estados de la región aún no signatarios, para alcanzar una mayor armonización. También es prioritario agilizar el sistema informático del control de transporte y puesta en

línea de todos los organismos: operatorias como el Sintia, el operador económico autorizado, y la utilización de precintos electrónicos son avances para lograr más agilidad en los tránsitos y los controles. Pero aún se requieren de ajustes entre los actores. Resolver el problema de la falta de estadísticas resulta imprescindible para la planificación. Mientras, se debe avanzar en el perfeccionamiento del control de transporte, mejorando la formación de los recursos humanos vinculados a la fiscalización, para que el sistema sea más creíble. Este aspecto se enmarca en un proceso de mayor "calidad institucional" de los países de la región. Por otro lado, el transporte internacional necesita que los choferes tengan un trato migra-

torio adecuado. El conductor de un vehículo de cargas (y de pasajeros) es un trabajador que realiza su tarea de manera sistemática y periódica: no debe recibir tratamiento migratorio de "turista", sino en su calidad de chofer. En esa misma línea, es ineludible la participación del sector privado. En tanto usuarios de los pasos de frontera y los corredores utilizados por los vehículos de carga, la opinión de los empresarios del sector puede ser clave en la toma de decisiones que afectan su funcionamiento. América latina es una de las regiones menos interconectadas del mundo y eso influye negativamente en su comercio. Por eso se debe hacer un seguimiento sistemático del cumplimiento de las decisiones acordadas. Esto seguramente contribuirá a la optimización de los fondos potencialmente aplicables a obras para el sector. ■

La autora es coautora de "Los caminos de la integración"

# Listos para usar

Reduzcimos los tiempos de entrega atendiendo a incrementos de carga, cambio de uso y nuevos. Los Vehículos Completos Scania, con integral mantenimiento y con la posibilidad de realizar el mantenimiento en la ciudad Buenos Aires, le ahorra el costo de los viajes de ida y vuelta.

Ofrecer la solución completa de un motor a la medida.



**Off Road**  
Los camiones más robustos del mercado, diseñados para brindar soluciones en los ambientes más hostiles. Ideales para aplicaciones de construcción y minería.

**Distribución**  
Destacados por su bajo consumo de combustible y gran economía total de operación. Equipados con caja topológica con capacidad de hasta 20 pallets, brindan la productividad y la confiabilidad que necesita.

**Hormigonero**  
Su chasis alto y su eje delantero recto brindan un gran desempeño en cualquier terreno. Equipado con una hormigonera de hasta 10 m<sup>3</sup>, conforma una excelente solución para el mercado de la construcción.



**SCANIA**  
www.scania.com.ar

 facebook.com/ScaniaArgentina |
  www.youtube.com/ScaniaArgentinaSA |
  @ScaniaArgentina