

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

Reducimos los tiempos de entrega ayudando a incrementar la rentabilidad de su negocio. Los Vehículos Completos Scania se entregan llave en mano y con la posibilidad de realizar el mantenimiento de la unidad tractora y la carrocería en nuestros concesionarios. Obregna la solución completa de un mismo proveedor.



Scania Vehículos Completos



Off Road
Los camiones más robustos del mercado, diseñados para brindarle 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 frigorífica 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 pera hormigonera de hasta 10 m³, conforma una excelente solución para el mercado de la construcción.



SCANIA
www.scania.com.ar

[facebook.com/ScaniaArgentina](https://www.facebook.com/ScaniaArgentina) |
 www.youtube.com/ScaniaArgentinaSA |
 [@ScaniaArgentina](https://twitter.com/ScaniaArgentina)