

# Habilitar el crecimiento: piden liberar a las fronteras de la burocracia

Desinteligencias en los controles, déficit de infraestructura y falta de coordinación entre los países, algunos de los factores que generan demoras en los pasos.

Texto **Alejo González Prandi y Eduardo Pérez**  
Redacción Expotrade | Ilustración **Alejandro Álvarez**

**E**l autotransporte internacional de cargas en la región atraviesa un camino de obstáculos que dificulta el crecimiento de mercados e impone distintas barreras a las empresas de la actividad. Demoras en pasos fronterizos, desinteligencias en los controles, normas poco claras, problemas de infraestructura, burocracias y falta de definiciones entre los países que atentan contra un salubre comercio, que tanto se reclama desde distintos ámbitos de la economía son algunos de los factores que se identifican.

"La situación económica del transporte internacional de cargas en la región no es fácil y ha decaído mucho. Tiene un déficit por el que se pierden cargas. Se compete con otros países y hay una balanza asimétrica que nos obliga a redoblar el esfuerzo. Existen empresas que tienen camiones parados y aún en esta situación siguen pagando los sueldos a sus empleados", dijo Juan José Mininni, director del Departamento de Transporte Internacional por Carretera de Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac).

En este contexto, el especialista destacó los esfuerzos que se hacen desde la entidad para que los funcionarios entiendan que debe haber una fiscalización, coordinación, agilización fronteriza y que organismos como Aduana, Migraciones, Trans-

## LA DOCUMENTACIÓN TIENE QUE SER RÁPIDA E INTELIGENTEMENTE COMPARTIDA

porte y Senasa, entre otros, tienen que trabajar concatenados en aras de que crezca la región.

"La documentación tiene que ser rápida e inteligentemente compartida a través de la informática y no tanto de papeles", sostuvo Mininni.

En esa misma línea, Esteban Canteros, titular de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci) dijo que los inconvenientes en los pasos de frontera "son recurrentes y crónicos".

Opinó que ese conflicto se debe "fundamentalmente a la falta de armonización operativa de los organismos fiscalizadores y reguladores del Estado, de los cuales necesitamos que diseñen y apliquen procesos integrados de control y agilización fronteriza, a fin de que tornen más productivos a nuestros recursos humanos y mate-

riales demorados en las fronteras".

Canteros marcó la necesidad de superar esas dificultades "mediante el diálogo comprometido y sincero entre el sector público y el privado para pasar del diagnóstico de los problemas conocidos por todos los operadores de comercio exterior a soluciones instrumentadas mediante procesos inteligentes de gestión".

### En agenda

Mininni señaló que desde la Fadecac, a través del Departamento que él encabeza, se trabaja en diferentes temas que, como parte del sector privado, se proponen en las reuniones bilaterales o foros regionales pertinentes, con el objetivo de acordar y encontrar las soluciones.

"Hay asuntos que se están discutiendo desde hace 15 años", se quejó Mininni.

Si bien aclaró que algunos se están pudiendo, dijo que "las autoridades deben escuchar al sector privado" y agregó: "Los políticos antes eran unos soberbios. Hoy escuchan pero no dan soluciones".

En opinión del presidente de Ataci, existen "expectativas depositadas en la formación e integración de la Comisión Mixta Pública-Privada del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC), recientemente aprobado por el Congreso nacional; la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) —en proceso de desarrollo por el Ministerio de Producción, el Ministerio de Modernización, la AFIP y la Dirección General de Aduanas".

Según Mininni, un tema pendiente son "los documentos de porte obligatorio que deben estar definidos para que el transportista sepa qué tiene que presentar a las autoridades, mientras que los organismos de control deben ver qué es lo que se fiscaliza. Hay que unificar criterios".

En ese sentido, recordó que el convenio TIR (Transporte Internacional Routier, por sus siglas en francés) ya se aplica en más de 40 países. Una vez en funcionamiento en la Argentina, dijo el especialista, "va a ser importante para la trazabilidad porque dará garantías jurídicas y además de que se van a agilizar los pasos de frontera".

Por su parte, Guillermo Cabana, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC) sostuvo que "desde hace años la Argentina tiene relación con los países vecinos y se coordinan acciones, sobre todo en el caso de Chile, donde la operación invernal de los pasos de montaña obliga a una permanente sincronización". A su vez, destacó que la entidad "tiene un fluido contacto y permanente colaboración con organizaciones similares, tanto de Chile,



### CARACTERÍSTICAS PROPIAS

## UNA RECORRIDA REGIÓN POR REGIÓN

Guillermo Cabana, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC), enfatizó que no existen dos pasos de frontera con las mismas características. Entre las conexiones limítrofes, nombró algunas particularidades:

● **Jama (Jujuy).** Está pavimentado en ambos países desde hace años. Es una vía muy importante para el comercio internacional, no sólo de la Argentina, sino del Mercosur.

● **San Francisco (Catamarca).** El paso está pavimentado del lado argentino.

● **Agua Negra (San Juan).** Se avanza en la construcción de un túnel binacional clave que apunta a facilitar su uso.

● **Cristo Redentor (Mendoza).** Hay en estudio con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para realizar importantes mejoras en todo el corredor. Entre otras cuestiones se prevé la reparación del túnel existente y la conversión del viejo túnel ferroviario (Caracoles) en un nuevo túnel vial que posibilite dos calzadas en cada sentido de circulación. Se prevén otras mejoras.

Uruguay y Paraguay".

Cabana también informó que desde la AAC "siempre hemos apoyado todo tipo de iniciativa tendiente a mejorar las comunicaciones internacionales, sabiendo de que el costo del transporte depende de las condi-

● **Pehuénche (Mendoza).** El paso fue recientemente pavimentado y mejorado.

● **Cardenal Samoré o Puyehue (Neuquén).** Pavimentado en ambos países. Posee una intensa utilización, especialmente con fines turísticos y de transporte de carga. Constituye una alternativa en caso de cierre del corredor del Cristo Redentor y Pino Hachado.

Cabana mencionó pasos vitales del Sur del país, entre ellos San Sebastián (Tierra del Fuego), en el que la parte continental está pavimentada en ambos países.

Existen infinidad de pasos de menor importancia en la Cordillera, que son regularmente utilizados.

Las conexiones de la Argentina con Uruguay, Brasil y Paraguay son fluviales, a través de puentes de diferente magnitud o de represas, como es el caso de Salto Grande, en Entre Ríos.

"En general, estos pasos no presentan desde el punto de vista técnico dificultades para el cruce en sí mismo, ya que los puentes se encuentran en condiciones normales de operación durante todo el año", comentó Cabana.

jo que la entidad mendocina está "en contacto con todos los organismos nacionales para colaborar con la facilitación fronteriza".

No obstante, consideró que "mientras no se dispongan medidas que realmente determinen las formas de control será imposible solucionar esta demora. El paso internacional Cristo Redentor está como centro de frontera y los fondos para realizar pequeñas obras de infraestructura no están nunca disponibles desde hace más de 10 años".

"Sólo AFIP y la Dirección General de Servicios Aduaneros (DGA) realizan obras para el Área de Control In-

## LAS DIFICULTADES QUE TIENEN LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO SON SIMILARES

tegrado (ACI), pero esto también es toda una complicación. Aduana se cree dueña de la obra por realizarla con fondos de la AFIP y no consulta al resto de los organismos para un mayor desenvolvimiento. Si bien son titulares del terreno, es el Estado nacional quien debería avalar ese tipo de obras desde una perspectiva global del comercio y no desde un organismo."

### Prioridades

"Un tema a considerar en todos los casos, más allá de lo que es la calidad de nuestras infraestructuras carreteras —y tal vez a veces más importante que ellas— es la necesidad de mejora y coordinación en las facilidades fronterizas sobre todo para el transporte de mercaderías, de forma tal que el cruce por los puestos fronterizos y aduanas sea ágil y sin demoras", dijo el titular de la Asociación Argentina de Carreteras.

También indicó que el estado y calidad de los pavimentos, y de señalización "es muy variable en todos los casos a ambos lados de las fronteras,

ciones de los caminos y que si queremos competir en el mundo debemos proveer la mejor infraestructura".

Por su parte, Eduardo Yaya, coordinador de Alta Montaña por la Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam) y la Fadecac di-



**CRISTO REDENTOR**

**PROBLEMAS EN MENDOZA**

Varios problemas acechan al paso Cristo Redentor con Chile. Eduardo Yaya, de la Asociación Proprietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam) y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) dijo que para ingresar a la Zona Primaria Aduanera (ZPA) del Área de Control Integrado (ACI), los vehículos deben quedar en espera. Gendarmería, para evitar que los camiones queden en las banquetas de la ruta los envía a un predio municipal. Desde Aprocam se solicitó a diferentes autoridades que se nivele un predio detrás del ACI, a fin de que los rodados que circulan en ambos sentidos puedan estacionar y luego ingresar a la ZPA. Añadió que a los extensos controles de todo tipo que hace DGA, se suma escasez de mayor equipamiento, la falta de personal en ciertas ocasiones y de operarios capacitados para el control de cargas. "Los controles de dársena están centrados en la cantidad de personas que pueden atenderlo y pese a que el ACI de cargas funciona las 24 horas, las dársenas sólo atienden cuando disponen de personal. Lo mismo pasa con controles que llaman 'no intrusivos'. Las demoras en el escáner son considerables y muchas veces agregan control de cabina con 'binomios' (División Camiones), aunque esa inspección depende de que el animal y su jefe estén en ese momento disponibles. Todo esto hace que una carga o un vacío (lastre) en cualquier sentido pueda demorar hasta 36 horas para tan solo salir del ACI de cargas."

existiendo tramos en muy buen estado, como otros sectores deficientes en diversos aspectos". Además, comentó que "las dificultades que tienen todos nuestros países en vías de desarrollo son similares y, por ende, también el estado de sus rutas".

Guillermo Cabana señaló que "normalmente en todos los casos las necesidades exceden las posibilidades presupuestarias". Este escenario "obliga a priorizar acciones de forma tal de mantener un estado aceptable de algunas rutas, que no llega a ser el óptimo", consideró.

Para Yaya, las inversiones en tecnología para agilizar los controles y mejorar la seguridad en los pasos de frontera "están pendientes en ambos sectores (Argentina y Chile) y supeditadas a un préstamo que recientemente el BID aprobó para mejorar la infraestructura de caminos. Pero las condiciones del viejo estudio del lirs (Iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) en donde el desarrollo de los corredores viales daría avances a las localidades de frontera en este caso no se cumple".

"No existe señal permanente a lo largo del corredor internacional desde Luján de Cuyo hasta el túnel internacional en Las Cuevas, no hay tensión constante en el suministro de energía eléctrica y pese a que pasan dos fibras ópticas troncales (intercontinentales) al costado de la ruta 7, no hay internet de fibra, ni el proveedor oficial de telefonía fija tampoco la ofrece", añadió.

Según Canteros, el nivel tecnológico de los pasos de frontera debe ser urgentemente modernizado de modo que el control no se realice a través de controles físicos, presenciales de carga y documentos, sino mediante procesos digitales electrónicos".

**FOISON CARGO**  
**\$269.000\***

**FOISON TRUCK**  
**\$257.000\***

**FOISON BOX**  
**\$294.000\***

**LIFAN FOISON**

#TeVieneBien 🙌

[f /LifanArg](#)
[in /LifanArgentina](#)
[t @LifanArg](#)

**Todos los Lifan Folsion cuentan con: Motor 1.3 Nafta de 92 HP. Tracción trasera. Dirección asistida eléctricamente. Aire acondicionado, ABS, radio AM/FM + AUX, levanta vidrios eléctricos y cierre centralizado.**

**Encontrá tu Lifan Folsion en nuestra Red de Concesionarios Oficiales**

**Capital Federal:** Automóviles Rama S.A. - Av. Independencia 3400 / Chinatech S.A. Monroe 2970 (1428) / Ziben Motors - Av. Directorio 4792 (1440) / **Buenos Aires:** NewFan Motors S.R.L. - Av. Del Libertador 15477 (1642) San Isidro / Mac Motors 7 N° 1901 esq. 71 (1900) La Plata / Nafil Oeste S.A. - Col. Gaona 13642 (1746) (Autop. del Oeste KM 44) Francisco Álvarez / Lijack S.A. - Av. Manuel Belgrano 201 (1870) Avellaneda / Lijack S.A. - Av. Mitre 1551 (1878) Quilmes / Lifan Luga Group - Av. Cabrera 3834 (8000) Bahía Blanca / Lifort S.A. - Colectora Norte L. M. Macaya 1535 Tandil / Busan Motors - Acceso Norte Km 52,5 (1629) Pilar / Yang - Avenida Mitre 1954 (1605) Munro / Bremotors - Jauretche 985 (2700) Pergamino / **Santa Fe:** Pesado Castro Dealer S.A. - Eva Perón 5210 (2000) Rosario / Pesado Castro Dealer S.A. (Punto de Venta Oficial - Shopping del Hiper Libertad- Bv. Oroño y Battle y Ordóñez. Rosario. / **Tierra del Fuego:** Rueda Austral - Belgrano 839 (9420) Río Grande / **Córdoba:** Naum - Av. Colón 4800 (5003) Capital / **Entre Ríos:** Castellano - Av. Ejército 1375 Paraná / **Chaco:** Horizonte - Av. 25 de Mayo 640 (3500) Resistencia / **Neuquén:** Luga Group - Perticone 200 (8300) / **Tucumán:** Guerra Hermanos S.R.L. - Av. Mate de Luna 1646 (4000)



\* Precio válido hasta 31/7/2017. Los precios incluyen IVA. Los precios no incluyen gastos de flete ni patentamiento. Origen del producto China. Comercializado por Lifcar S.A. (Olga Cosettini 363, piso 3, CABA) a través de su Red de Concesionarios

[www.lifan.com.ar](http://www.lifan.com.ar)