

I PASO DE LOS LIBRES-URUGUAYANA I

# El puente de la discordia

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

de tiempo", describió Oscar González, autor de la investigación, que fue distinguido por la Asociación Argentina de Operadores Logísticos (Arlog).

Como paliativo para agilizar el control de la importación y exportación en el puente, las autoridades argentinas habían anunciado la instalación de un espacio en las inmediaciones, llamado Complejo Terminal de Cargas (Cotar), que se inauguraría parcialmente antes de fin de año. Pero sus pares brasileños dijeron que las nuevas instalaciones fueron reprogramadas para el año entrante.

En julio pasado, un equipo de logística de la Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) realizó una visita técnica al lugar donde está previsto el funcionamiento del Cotear, tras lo cual comunicaron: "La entrega de las instalaciones, que estaba prevista para la primera quincena de diciembre de 2008, fue reprogramada para el primer semestre de 2009".

Esta postergación, que afecta especialmente a los camioneros, es considerada en el sector una más entre tantas anteriores: "Son innumerables las veces que se intenta avanzar con el compromiso de realizar un control integrado, como está establecido en los Acuerdos de Recife del Mercosur, pero esto lleva más de diez años sin

cumplirse", advirtió Silvia Sudol, directiva de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci).

En tanto, de un lado y del otro se estudia la conveniencia de construir un segundo puente. Esta alternativa fue cuestionada en los últimos días por el jefe del distrito Corrientes de la Dirección Nacional de Vialidad, Aníbal Godoy: "Sólo basta con que se ensanchen las calzadas del Getúlio Vargas-Agustín P. Justo. Todos los puentes del país tienen 8,30 metros de calzada y éste sólo tiene 6,30: éste es su mayor problema".

La creación del Cotar no satisface a González, el especialista premiado por Arlog: "El problema seguirá existiendo, ya que, una vez concluida la obra, la capacidad máxima será de 600 camiones. La problemática central está dada por las diversas ineficiencias en la cadena logística, que incrementan el costo al comprador de la mercadería y atentan directamente contra la productividad y la rentabilidad del medio de transporte", opinó González, profesor de las cátedras Logística y Costos en la carrera de Especialización de Transporte de la Escuela Superior Técnica Ejército Argentino.

Actualmente, en este paso internacional se controlan del lado argentino las declaraciones de productos traídos desde Brasil (importación nacional) y del lado brasileño hacen lo mismo con los papeles de esos mismos productos, en su propia aduana (exportación brasileña) y también en Brasil se hacen verificaciones de exportación argentina e importación brasileña. Se prevé que el Cotar operará en materia de importación y exportación argentina.

González señaló que las demoras son sólo una parte del problema. "Desde el punto de vista institucional, el paso carece de la figura de un gerente o coordinador que tome decisiones a diario con óptica integradora y sistémica. En cuanto a la perspectiva funcional, falta estructura para cargas especiales y es-

- OBRAS PROMETIDAS**
- Boxes de estacionamiento más amplios: 4 m de largo con reserva para 120 camiones.
  - Fumigación automatizada y accesos a balanzas para el pesaje de los vehículos.
  - 50 posiciones de estacionamiento para cargas de productos peligrosos.
  - 85 posiciones para carga frigorífica.
  - Instalaciones con cámaras frigoríficas.
  - Facilidad de trámites por Internet.

Fuente: Abti



Las autoridades de ambos países analizan varias posibilidades para p...



El paso tiene una importancia estratégica para el Mercosur

## 100% Logística. Compruébelo.



CONOCEMOS EL PAIS COMO NADIE  
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR  
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS  
Y HACER QUE SU MERCADERIA LLEGUE  
ADONDE TENGA QUE LLEGAR  
Y DE LA MEJOR MANERA.



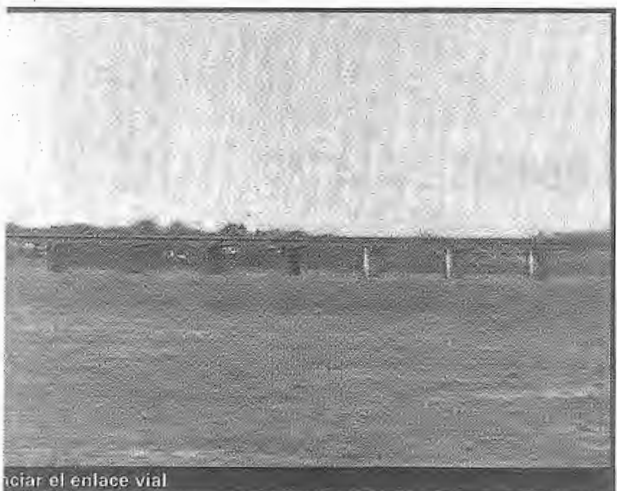
**Unidad de Servicios Logísticos**

- ADMINISTRACION DE STOCK
- TECNOLOGIA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACION DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAIS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGISTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición ANMAT 4613/04)



CORREO OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA S.A.  
llámenos al 011 5550 5051 o contáctenos:  
infologistica@correoargentino.com.ar



GENTILEZA EXPOTRADE



Oscar González, autor de la investigación en el paso

cala de operación. Tampoco existe presupuesto asignado, pese a que se cobra la tasa Cotecar, cuyos fondos van a la Secretaría de Seguridad Interior, dependiente del Ministerio de Justicia”.

El especialista completó que “la infraestructura y el equipamiento son obsoletos y sufren la falta de mantenimiento. Y, conceptualmente, la disposición física del paso no facilita el control unificado ni tiene en cuenta el aspecto regional como corredor del eje Mercosur-Chile. Finalmente, en el aspecto normativo, hay impedimentos propios de la falta de autonomía.”

**Centro unificado**

La propuesta premiada por Arlog impulsa la creación de un centro unificado, sobre los que su autor describe las ventajas: “Realizamos una comparación de costos y beneficios desde el punto de vista social, con una tasa de descuento del 12 por ciento y un período de actualización de 20 años y obtuvimos un VAN (valor actual neto, que permite calcular el valor presente de un determinado flujo de caja futuro) de US\$ 4843 millones. En ese análisis incluimos las principales variables del proyecto actual contra un centro unificado de frontera, como por ejemplo la reducción de tiempos operativos, el tráfico futuro, la disminución de las tasas de robos de mercadería y el ahorro en la inversión del Estado”.

“Desde el punto de vista privado financiero –acotó–, realizamos una comparación de costos y beneficios con idéntica tasa de descuento y período de actualización, incluso variables como el costo

del capital, los gastos operativos, el personal, la facturación del Centro Unificado de Frontera. De los costos e ingresos actualizados obtuvimos un VAN de US\$ 19 millones y una TIR (tasa interna de retorno, es decir, la tasa de interés con la cual el VAN es igual a cero) de 20,16 por ciento. Con este resultado, vemos que la alternativa privada de un centro unificado de frontera, similar al existente en Santo Tomé-São Borja es real y factible.”

La pregunta del millón es, obviamente, qué recursos serían necesarios para llevar adelante la propuesta. González explicó: “La experiencia de Santo Tomé-São Borja arrojó un costo de inversión privada de US\$ 31 millones más otros US\$ 16 millones aportados en partes iguales por los gobiernos de la Argentina y Brasil, pero hay que tener en cuenta que dentro de esos US\$ 16 millones estaba incluido el costo de construcción del puente”.

“En el caso de Paso de los Libres –concluyó– el puente ya existe, aunque se debería evaluar una ampliación de su capacidad en línea con el crecimiento constante del tráfico. El Centro Unificado de Frontera de Santo Tomé-São Borja, con su funcionamiento, avala no sólo la sustentabilidad propia del proyecto privado, sino la mejora en cuanto a calidad del servicio ofrecida a los usuarios y a la sociedad. No obstante, no debemos olvidar el aspecto jurídico binacional, que es muy importante en los emprendimientos privados de este tipo.”

Redacción Expotrade

**Un nudo de tránsito del Mercosur**

Ubicado en el nordeste del país, en la provincia de Corrientes, el puente Paso de los Libres-Uruguayana comunica a la Argentina con Brasil. Sus rutas de acceso son la Provincial Nº 117 y la Nacional Nº 14. Atiende al público las 24 horas para trámites migratorios y operativas aduaneras.

Gendarmería Nacional es la encargada del control migratorio, de transporte y de seguridad. La Dirección General de Aduana hace lo mismo con el control aduanero y el Senasa, en materia fitosanitaria. En Brasil, la Policía Federal de ese país realiza controles migratorios y de transporte; la Receita Federal, los aduaneros, y el Ministerio de Agricultura y Fiscalización, los fitozoosanitarios.

La lista de servicios disponibles en la zona incluye expendio de combustible, sanitarios, teléfonos, remises, taxis, ómnibus, cambio de moneda, quiosco y restaurante, mecánica ligera de vehículos y casa de repuestos. El paso cuenta con dos playas de estacionamiento para turistas y otras dos para transportes de cargas.

PASO ESTRATEGICO

Iveco, como Ferrari sigue una filosofía y un objetivo muy claro: ser el mejor del mundo. Con una fuerza mundial que ya conquistó Europa y está presente en más de 100 países, proveemos una completa línea de vehículos comerciales para el apoyo de la Scuderia Ferrari. El resultado es una asociación dedicada a la investigación continua al más alto estándar de calidad y una superioridad técnica incontestable. Los campeones están siempre bien acompañados.

www.iveco.com.ar

**Iveco. Ferrari. Unidos por la misma pasión.**



•Espíritu de equipo •Performance •Confiableabilidad •Compromiso

**IVECO**  
LLEGA MÁS LEJOS

