



GENTILEZA EXPOTRADE

ciar el enlace vial



scar 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 •Confiability •Compromiso

IVECO
LLEGA MÁS LEJOS