

El subsecretario de la CIT señaló que la inseguridad, la burocracia en las fronteras y la inexperiencia de autoridades son comunes en los países del continente

Martín Sánchez Zinny. "Falta idoneidad en las áreas de control"

Texto **Alejo González Prandi** Redacción Expotrade

Apocos meses de cumplir 15 años de su fundación, la Cámara Interamericana de Transportes (CIT) concentra su estructura en tres desafíos: seguridad, agilización de fronteras y capacitación. Un rosario de deficiencias, impericias, falta de comunicación y violaciones a la ley forman una pesada carga que rompe el asfalto de cualquier futuro alentador. Para Martín Sánchez Zinny, subsecretario general de la CIT, deberían madurar los vínculos entre el sector público y privado. Los funcionarios, dijo, antes de tomar una decisión sobre algún caso en particular, harían bien en reunir la información necesaria, mientras que los privados tendrían que "dejar de hacer reuniones de terapia gratuita vincular en las asambleas (para pasar a) mejorar sus negocios y a ellos como personas. Hay que capacitarse permanentemente", aseveró durante una entrevista con este medio.

¿Cuáles son los problemas del transporte que afectan a los países de América?

—Hay una partitura común de dificultades. En primer orden, la inseguridad, que abarca robos, roturas, agresiones, atentados, asesinatos de pasajeros y choferes, pero también comprende la falta de cumplimiento de contratos, leyes de normativas vigentes, tanto supranacionales o de los Estados. Otra de las deudas es con la facilitación en fronteras para el movimiento de personas y mercaderías.

¿De qué manera afectan esas demoras al comercio?

—Las autoridades de cada uno de los Estados,

de México para abajo, no han tomado debida conciencia sobre la elevación del costo logístico que producen las demoras en frontera. No creo que deban tener números sobre las pérdidas de dinero que ocasiona a cada una de las economías locales. Es un tema muchas veces agravado por fallas estructurales. Es inconcebible en el siglo 21 que hayan mercaderías que deban cambiar de vehículo, a través de estibadores, al cruzar un paso fronterizo. **¿Se está haciendo algo para cambiar esa realidad?**

—Existen avances. Igualmente, se generan demoras, algunas veces por las condiciones climáticas, pero la mayoría de los casos es por torpeza, incapacidad o intereses creados. Conversando con autoridades del Banco Interamericano de Desarrollo, coincidimos que muchas veces los Estados solicitan créditos para generar paradores en los puntos de frontera, lo que es un mal indicio porque la frontera debe ser expulsiva de aquel que quiera detenerse y perder tiempo.

¿Qué deberían cambiar las aduanas para ser más ágiles?

—Hoy se encuentran en un dilema totalmente razonable por la facilitación del comercio y la seguridad, que también alcanza al contrabando, el delito supranacional, el narcotráfico y el terrorismo. Si bien los controles van a existir siempre, no puede ser que un camión, un tren o una barcaza estén detenidos en un puerto o paso fronterizo uno o cinco días. Es inconcebible que haya aduanas que no funcionen las 24 horas, cierren ante la menor contrariedad climática o por conflictos salariales. El comercio se mueve las 24 horas. Hay



muchísimo por hacer.

¿Qué otras fallas se repiten en el continente?

—Desde la CIT encontramos una falta de idoneidad no sólo en los protagonistas directos del transporte en cada uno de sus modos, sino en los funcionarios de todo nivel que tienen que regular y controlar la actividad. Parece mentira, pero tanto en las aduanas como en los ministerios de Transporte hay quienes no conocen las leyes. Esto sucede porque a veces hay cargos que son nombrados con criterios políticos y no técnicos. Con mayor o menor matiz, sucede en varios países de América.

"NO PUEDE SER QUE UN CAMIÓN, UN TREN O UNA BARCAZA ESTÉN DETENIDOS EN UN PUERTO O PASO FRONTERIZO UNO, O CINCO DÍAS", DESTACÓ SÁNCHEZ ZINNY

¿En el contexto actual, cuál es el rol que debe ocupar el ferrocarril?

—En el caso de las regiones, complementarse con el camión y acercar la producción a los puertos. En las grandes urbes, ser un elemento alternativo de buen servicio público para que las personas desistan de emplear su auto, como en las ciudades serias y bien diseñadas del mundo. También tiene que haber puertos adecuados funcionando las 24 horas, con calados acordes, hidrovías, estructura de au-

topistas, trenes y caminos secundarios. Todo eso es una prioridad.

¿Qué puede aportar la tecnología a la actividad?

—La tecnología favoreció al transporte y la logística. Hoy, poder conocer la ubicación exacta de una mercadería despachada o de un pasajero en tiempo real, es algo que hace un cuarto de siglo era impensado. En ese sentido, en la última asamblea (de la CIT) hemos resuelto que estas tecnologías se ajusten a las normativas que cada Estado establece para el buen funcionamiento en mercado del modo de transporte que se trate. Es necesario y justo que quien ingrese en el mercado lo haga cumpliendo las normativas.

¿Los Estados están estimulando la aplicación de nuevas tecnologías?

—Hay cumplimientos dispares. Si bien los problemas son similares en los países de América, las soluciones son complejas. Cada sociedad tiene sus propias leyes, usos y costumbres. Por ejemplo, hay que ver si las tecnologías se aplican para algo que es un servicio público o privado, si está regulado y cuáles son las exigencias de las autoridades.

¿Los países de la región se interesan por la capacitación?

—Brasil, la Argentina, México y Colombia están invirtiendo. Lo que falta es capacitación de los empresarios, que es común en todo el mundo. Creo que habría que crear sistemas de ingreso a la profesión y que no sólo alcance con contar con el capital, sino que, además, se pueda demostrar una idoneidad fiscal, penal y profesional. El transporte y la logística son claves. ●

NOS AVALA MÁS DE 1.000.000 DE M2 EN OBRAS LOGÍSTICAS.



BAUTEC

OBRAS LOGÍSTICAS "LLAVE EN MANO"

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS

SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA



CMP
ESTRUCTURAS

www.bautec-sa.com www.cmpestructuras.com.ar

Quito 2618, 1º piso - Beccar - Buenos Aires - Tel 54 11 4719-1000 Fax 54 11 4719-6432 - consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar