

Bahía Blanca, 3 de Mayo de 2021

Al señor
Jefe de Gabinete de Ministros
Licenciado Santiago CAFIERO
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Presente:

Asunto: *Emergencia por COVID19. Intercambio **no obligatorio** de semirremolques en frontera para acompañar al aislamiento sanitario entre países, mientras se asegura la logística y se mejoran las condiciones de explotación y de calidad de vida de cada una de las partes que aseguran el comercio regional con su actividad (Min RREE, Min Desarrollo Productivo, Min Salud, Min Transporte)*

La Comisión Directiva de la Asociación Intermodal de América del Sur, AIMAS, se dirige al Señor Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación Argentina a fin de solicitarle quiera tener a bien disponer, por los medios y mecanismos que sean menester, la autorización y promoción por parte de su País y la búsqueda de urgente acuerdo con los países vecinos, para que las empresas de transporte de carga por automotor que circulan entre países o que, para el caso de Argentina, también la cruzan, **sea posible el cambio de tractor en frontera**, de modo que cada conductor quede en su propio País sin aumento de riesgos en la transmisión, lo que acompañará a una fuerte recuperación en la capacidad logística y, en particular, para un mejor trato a la salud y a la propia vida personal de los conductores de camiones.

Los conductores de camiones internacionales viajan miles de kilómetros en recorridos que, regularmente, superan los 15 días entre partida y retorno. Los frecuentes retrasos en frontera los obligan a descuidar el descanso, no sólo porque pierden horas de viaje, **sino porque las esperas en colas en movimiento no permiten ni dormir, ni parar a estirar las piernas ni bajar a comer**. Las barreras sanitarias impuestas para tratar de reducir la circulación del virus COVID19, ha aumentado aún más esas esperas e incertidumbre.

Dentro de esa misma situación, las compañías de transporte de todo tamaño deben disponer docenas de horas y hasta días de más para cumplir un mismo viaje, donde ello conlleva a una subexplotación del parque rodante, lo que impacta en los costos a la producción del comercio exterior de los países y a la calidad y seguridad de los equipos que no pueden ser renovados y/o actualizados.

El cambio de tractocamión en frontera, sea con equipo y conductor de la propia empresa o con ambos del país vecino o de tránsito, **permitirá la continuidad del viaje de la carga en el semirremolque impidiendo el paso de un potencial contagio a través de una frontera**, al tiempo que cada chofer podrá descansar más, regresar a su domicilio y el propietario podrá disponer más viajes productivos a un mismo tractor.

Esa facilitación entre empresas colegas podrá permitir **una interesante reducción de viajes-kilómetro sin carga (regreso), al tiempo que también se reducirán los conflictos de derecho de carga o de trabajo en uno u otro extremo entre países, sin que ello reduzca ni la facturación ni los salarios**.

En las siguientes páginas se describe brevemente la fundamentación por parte de AIMAS, y se exponen las sugerencias básicas para la implementación y promoción simple y emergente de tal mecanismo de resguardo ante la expansión transfronteriza de los contagios, el menos, por parte de las operaciones de la logística del automotor.

Esta Asociación sostiene intercambio con cámaras y federaciones empresarias de la región, ya que el proceso de implementación y posterior mejora requerirá de un espacio común a todas las partes.

Sin más, la Asociación queda a disposición para las consultas que fueran necesarias. Atentamente.

Jorge de Mendonça
Presidente

Ramiro Puente
Secretario

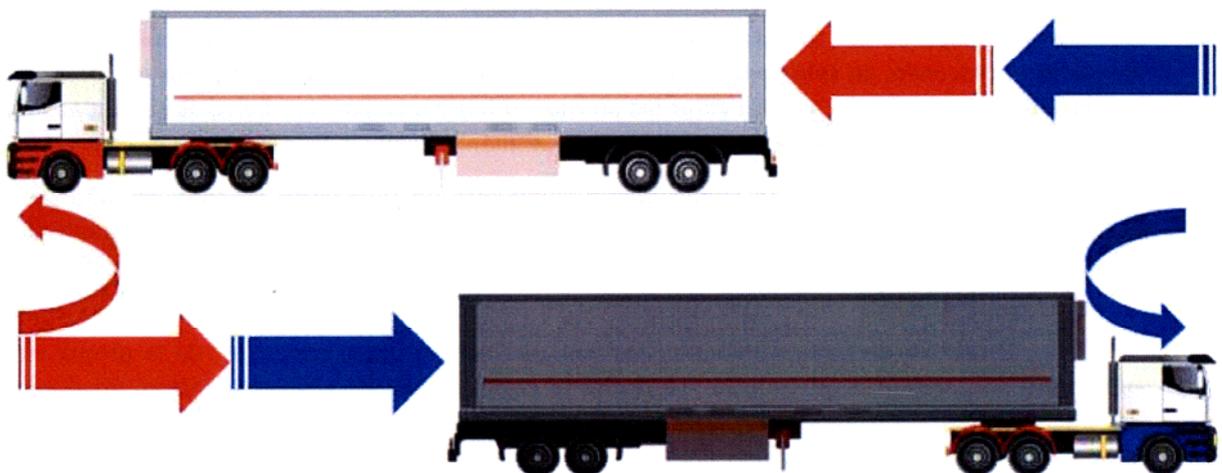
AIMAS - Asociación Intermodal de América del Sur

CUIT 33-71609939-9 - Matrícula 44.916 - Organizada el: 27/5/2017 - Fundada el: 4/12/2017

Domicilio Postal: Pje Húsares 470 - (B8000HUB) - Bahía Blanca - Buenos Aires - Argentina

Intercambio no obligatorio de tractor en fronteras

- Reducción de transmisión de enfermedades infecciosas entre fronteras.
- Aumenta la productividad de los equipos.
- Mejora la calidad de vida de los conductores.



Solicitud y propuestas para los gobiernos de Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia, Paraguay y Chile para que se autorice y promocióne el cambio de tractor y chofer en frontera



INTERMODAL
EFICIENCIA AL SERVICIO DE
LA ECONOMÍA.

Abril 2021

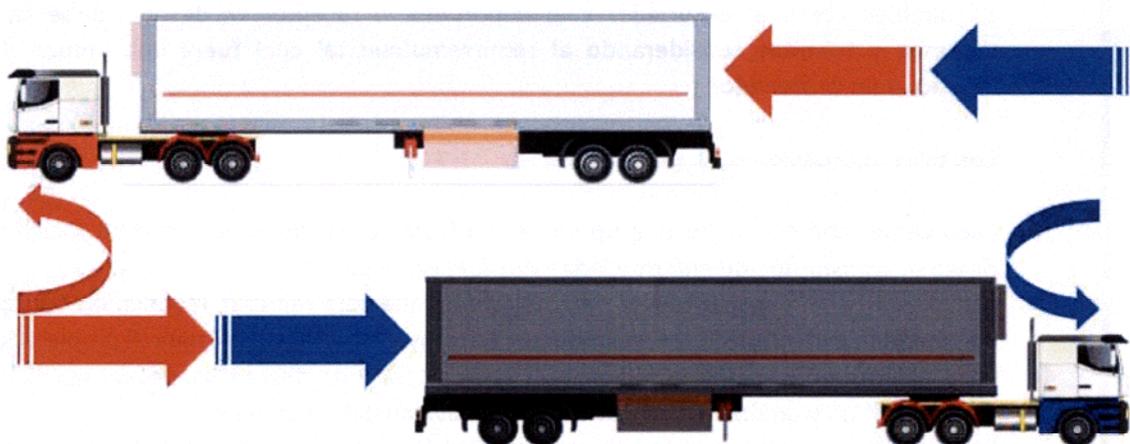
Síntesis y proposición

Camiones en larga distancia internacional: A excepción de los buques de ultramar, quizá no haya otro oficio en la economía en el cual, masivamente, los empleadores no puedan programar los viajes de su personal y de su equipos sin que medie el peor de los costos, la incertidumbre.

Además de imponer altísimos costos operativos y ponerse en riesgo la mercadería y los negocios que se relacionan con ella, en todo ello está la vida del conductor, **donde hoy no sólo está su propio bienestar, sino también el de las comunidades de los territorios de origen y destino**, por transformarse en vector de potencial contagio de COVID19 (Y de él mismo someterse extensivamente al riesgo).



El cambio de tractor y chofer podrá reducir la diseminación de los contagios a través de las fronteras al interrumpir el tránsito del conductor y su tractor, al tiempo que se eliminará la imposición de hisopados, largas esperas y cuarentenas a ese personal de conducción.



Por las múltiples documentaciones y exigencias de la trazabilidad de los viajes transfronterizos, sean esas obligaciones gubernamentales locales o internacionales ó, también, obligaciones del propio acuerdo privado, hacen inviable el cambio de tractor y tripulación en la frontera, **pero la emergencia por COVID19 y sus nuevas variantes obliga a encontrar soluciones que hagan a la posibilidad que**, a elección libre de los transportistas responsables de la operación, puedan realizar tal cambio y así permitir la circulación del semirremolque para:

- Disminuir el efecto vector en el viaje del chofer y su tractor al limitar el tránsito entre zonas sanitariamente diferenciadas en cuanto a contagio.
- Reducir el riesgo de contagio a los conductores al ya no trascender fronteras.
- Aumentar la agilidad del viaje al reducir los tiempos de espera en frontera por las cuestiones sanitarias que impone la Pandemia.
- Reducir jornadas perdidas por cuarentenas, esperas y varios trámites relativos.
- Reducir costos operativos relativos a la explotación de los equipos.
- Mejorar la calidad de vida del conductor al permitir pronto retorno y reducir horas de espera.
- Reducir los kilómetros con semirremolques vacíos al comenzar a compartir tractoreos con sus colegas.
- Mantener ingresos al personal y a los transportistas en igual nivel que en viaje directo.

Nota: Tractoreo refiere a la acción de trasladar un semirremolque por parte de un tracto-camión.

La necesidad de los países en extremar los controles en las fronteras a raíz de la expansión de las diferentes cepas virósicas ante la Pandemia COVID19, impone rigurosos controles que impactan en la calidad de vida de los conductores (hisopados, esperas, cansancio, incertidumbre), y en la economía de la cadena logística, lo que aumenta los costos del comercio exterior e impone restricciones a su desarrollo en plena crisis económica de todo el Globo y de nuestra América del Sur en particular.

Ante dicha realidad, la Asociación Intermodal de América del Sur, propone a **la autoridades gubernamentales de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile** la autorización documental para que sea posible la implementación de un intercambio de tractores y semirremolques en los cruces fronterizos, lo cual es propio del modelo de integración de la cadena logística intermodalizada que difunde AIMAS y que, para el caso particular de la frontera:

Será necesario:

- Los países de origen, destino y tránsito deberán acordar la anulación o suspensión de normativas o acuerdos que prohíban el cambio de tractor y el cambio de chofer a lo largo del viaje internacional.
- Las compañías aseguradoras deberán disponer la facilitación y las condiciones para tal cambio a lo largo del recorrido.
- **Tal cual ocurre con un contenedor internacional**, todas las partes públicas y los terceros privados, así también como el exportador y el importador o receptor en destino, **deberán adecuar sus procesos y trámites considerando al semirremolque tal cual fuera una unidad de transporte idéntica a un contenedor.**

Con tales adecuaciones, se podrá lograr:

- Cada chofer con su tractor que no cruza una frontera internacional aportará a la reducción en el riesgo de transmisión de enfermedades virósicas entre países.
- Cada tractor y chofer que toman otro semirremolque para regresar, reducen los tiempos de espera, aumentando el descanso para el conductor y el mayor giro del capital para el propietario.
- Cada semirremolque que espera menos en frontera y en descansos, llevará en menos tiempo la carga a destino y también aumentará la productividad del propietario.
- Cada uno de los países que lo apliquen también **lograrán un aumento en la oferta y productividad logística de sus economías.**



Los contenedores viajan por el Mundo cambiando reiteradas veces de soporte para su traslado.

Los contenedores modernos tuvieron origen en el semirremolque: Un semirremolque consolidado y precintado es, en definitiva, un contenedor con ruedas.

Camión, conductor, semirremolque, chasis, acoplado no son una sola cosa

No es una unidad física: Erróneamente, persisten documentaciones, procesos y hasta acuerdos internacionales en los que “el camión” es una unidad consolidada que no puede cambiar a ninguna de sus partes, como si el conductor fuera integrante estructural de los componentes mecánicos.

La tripulación de un barco o de un avión, así como la locomotora de un tren pueden cambiar en el recorrido y hasta en frontera, pero por razones culturales e históricas que no son motivo de análisis en esta propuesta, **regularmente, Estado y empresas suelen ver al camión como una unidad indivisible.**

Un contenedor puede cambiar docenas de veces de móvil de transporte y del personal que lo conduce, **por lo que con la misma lógica, un semirremolque que viaja con mercadería consolidada también podrá cambiar de tractor y de chofer a lo largo del viaje entre dos puntas internacionales.**

Lo que sucede mientras el chofer espera

Los costos del camión unificado: Las esperas para descarga, para cruces de frontera y hasta el propio descanso del chofer, no sólo constituyen una actividad laboral sólo parecida a la de un marinero embarcado sin fecha de regreso a casa, sino que también ello impacta en la productividad de los equipos técnicos que, mientras esperan, no estarán produciendo fletes.

El objeto del flete va ubicado dentro del semirremolque y es que debe llegar a destino, al tiempo que el tractor es el componente de mayor costo para la empresa, y es el que requiere mayor facturación del fletes por mes, cosa que, detenido en esperas, no podrá realizar.

La incertidumbre de los cruces internacionales, como en el caso de Cristo Redentor entre Argentina y Chile, supera todos los cálculos para las firmas de logística por las largas demoras tanto por el clima, deslaves, nieve, como por los trámites de frontera. Esos sobrecostos en tiempo y en dinero, en definitiva, lo pagará el comercio exterior entre los países, donde la peor parte estará en el punto donde una mercadería comienza a perder oportunidad o por la incertidumbre de arribo o por el costo del flete.



Las demoras para descarga de grano y cereales en puertos y terminales de exportación en Argentina, alcanzaron impactos equivalentes al valor de 330 camiones completos nuevos por año por cada 10 millones de toneladas operadas.

Las horas hombre, la improductividad, la incertidumbre en ese rubro, son una de las causas de la antigüedad del parque automotor que lo atiende.

El resguardo sanitario

El virus viaja: Los conductores de camiones de larga distancia atraviesan varias regiones sanitariamente diferenciadas en cuanto al caso de la Pandemia por COVID19, por lo que se constituyen en vectores potenciales para la expansión territorial de los contagios, al tiempo que se exponen permanentemente, ellos mismo, a ser contagiados.

Resulta simple comprender que, si trascienden menos fronteras, también se reducirá el riesgo de expansión a causa de la logística y los propios conductores tendrán menos posibilidades de enfermarse.

Es por ello, más los fundamentos económicos, que en este documento se sugiere propender a la facilitación del cambio de tractor y conductor en frontera, **especialmente por la Pandemia en curso.**

La no obligatoriedad

Incongruencias técnicas y económicas: La diversidad de equipos semirremolques y tractor, más sus propios sistemas de acoplamiento en la “quinta rueda”, energía, frenos, sensores, etc, más los formatos existentes en la explotación de negocios de transporte automotor de cargas en los países del Sur del Cono Sur en general, y en los que trascienden fronteras, hace impensable la imposición de medida alguna que obligue al cambio de conductor y/o de tractor en frontera.

No sólo que no es necesaria la obligatoriedad, sino que resultaría impracticable.

No obstante, sí resulta necesario poder facilitarla desde los Estados, en tanto muchos negocios podrían mejorar sus prestaciones a lo largo de la cadena, al tiempo que los conductores podrán mejorar sus rutinas personales, estar más descansados y, los dueños de la carga pasarán a lograr mayor certeza en cuanto a los viajes que contratan.

Y, para el caso emergente de la Pandemia, se podrá propender a la reducción de los riesgos de proliferación. Al menos, por causa de la logística internacional por automotor.

Sobre acuerdos, reglamentos y técnicas

No es labor de AIMAS: La Asociación Intermodal de América del Sur, por el presente, realiza la proposición para que gobiernos y cámaras empresarias puedan considerar la simplificación de trámites que hagan posible el cambio de conductor, pero no corresponde a la misma que, también, disponga una larga lista de normativas y procesos a modificar, en cuanto a que lo central es proveer a la simple fundamentación que haga posible el camino para la toma de decisión entre las partes.

Estados y culturas

Mínimos impedimentos técnicos: Si bien existe alguna variedad de incompatibilidades para el amplio intercambio entre tractores y semirremolques, *hay amplios grupos con compatibilidad plena entre sí*, los cuales permitirán iniciar el camino hacia una mayor coherencia de los sistemas (Y que también impulsará a los países a unificar normas).

Respecto a los Estados, los acuerdos y normativas entre estos coinciden con la propia cultura del automotor de cargas, donde generalmente no es considerado el cambio de tractor y chofer, y menos aún cuando ambos pudieran ser o independientes o de otra firma empresarial.

La crisis sanitaria por un lado, y los sobre costos por el otro, se transforman en oportunidad para que todas las partes dispongan a discusión el tema, donde el debate sobre el punto de inicio resultará sencillo: Las trabas están entre los Estados y sus acuerdos internos y bi o tripartitos (o regionales), y allí donde la **emergencia sanitaria los podrá disponer en actitud para resolver el urgente camino a la simplificación.**

El resto de los actores privados (seguros, transportes, dadores), podrá comenzar a encontrar sus propias simplificaciones sólo a partir de que los Estados dispongan la intención de respuesta sobre la mesa, **con la emergencia por la Pandemia como prioridad.**

La propuesta por parte de AIMAS

La emergencia exige encuentros: Los procesos de integración entre los países del Sur de la América del Sur, con 10 fronteras diferentes, llevan décadas gestionando y acordando, pero en materia de logística aún continúan con largas cuestiones sin resolver o, al menos, **sin asegurar consistencia única en muchas normas de transporte automotor.**

Hay acuerdos técnicos y administrativos que llevan años sin resolverse (Como las luces “Tres Marías” indicatoras del tipo de transporte), **pero la Pandemia impone más barreras de las que aún tienen los países sobre la logística, por lo que se comprende necesaria la urgente resolución de algunas de ellas, pero que sólo serán posibles por la decisión en tal sentido de los gobiernos centrales que, de cada País, generen las indicaciones pertinentes a cada organismo nacional relacionado con la habilitación de la logística internacional.**

Por lo expuesto, la Asociación Intermodal de América del Sur, propone a las autoridades nacionales de Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia, Paraguay y Chile, y a sus cámaras empresariales del transporte y del comercio exterior, generar las acciones para lograr la compatibilización de procesos, **que hagan posible el cambio de tractor y conductor en fronteras para disminuir el riesgo de propagación de contagios virósicos a través de las mismas, considerando lo siguiente:**

- Que se suspendan las normas de cada País o de acuerdos entre países, que pudieran dificultar o hasta prohibir el cambio de conductor y/o tractor en frontera.
- Que los países habiliten la circulación de semirremolques extranjeros tractoreados por unidades y choferes del propio país.
- Que los países habiliten extraordinariamente a las empresas de transporte y logística que efectúen viajes combinando prestaciones a que puedan pagar y percibir pagos internacionales sin límites hacia o provenientes de los países que opten por habilitar el cambio de tractor.
- Que las instituciones de seguros de cada país se aboquen a autorizar y facilitar la modalidad de transporte internacional combinada.
- Que los departamentos técnicos que habilitan unidades de cada país para el tránsito internacional resuman en forma emergente qué combinaciones no pueden ser autorizadas por razones de incompatibilidad funcional que pudieran imponer riesgos en la circulación.
- Que las federaciones empresarias nacionales se aboquen a dar soporte a sus cámaras y empresas asociadas para generar recomendaciones unificadas a los potenciales acuerdos económicos entre empresas para las contraprestaciones, sugiriendo especial énfasis en la generación de prácticas compensadas a cada lado de las fronteras.
- Que, en caso de que en los convenios locales de cada país se consideraran condiciones especiales a los fletes internacionales, se sostenga tal condición en la ejecución de las partes nacionales del tractoreo.
- Que las autoridades y las cámaras de los países establezcan un monitoreo con datos abiertos en el que se pueda dar seguimiento a los resultados y así ir generando una mejora continua, la cual podrá ser mejor explotada, aún, una vez que finalice la Pandemia, **ya que será una práctica del universo del intermodalismo cuando dos o más empresas ejecutan el movimiento de una misma unidad de transporte, en este caso, un semirremolque.**
- Que los países acuerden un comité de emergencia específico que se considere en sesión permanente al que las federaciones empresarias de la logística y el comercio exterior tengan acceso para el aporte de soluciones y de propuestas de acuerdos.

Reflexión

La facilitación logística condiciona el comercio entre los países, donde el caso de los seis países del Sur de la América del Sur es excepcional porque dispone de miles de empresas de capitales de cada país que disponen de una amplia oferta logística a través del automotor y donde algunas ya ampliaron su cartera a ferrocarriles y barcos, sin ser ninguna de ellas subsidiaria de compañías de otros continentes.

El que se alcance a una extensa estandarización en las características de los camiones y sus partes, así como en las normativas de servicio de los mismos, servirá a la facilitación del comercio entre las naciones de la propia región, fortaleciendo sus economías y potenciándose ante el Mundo.

AIMAS presentó al Gobierno de Argentina, y pronto lo hará para otros países vecinos, la propuesta de habilitación del semirremolque de 53 pies (16,15 m), que ya está habilitado en Brasil, para que pronto pueda incorporarse al mercado regional el contenedor de 53 pies que permite hacer más competitivo al camión en el tránsito de los mismos, ya que alberga 50% más de carga útil en volumen.

En ese mismo sentido, la Asociación está trabajando sobre otros conceptos y elementos simples que proveerán al aumento de la oferta logística regional a partir de la mayor integración, **pero la Pandemia no espera ni los tiempos de una ONG ni los de los gobiernos, sólo avanza gravemente en los territorios, donde no sólo provoca enfermedad, sino que también ahoga a las economías.**

Es así, que la Asociación ha comprendido que ante tal realidad en la que los conductores de camiones sufren largas esperas y constantes hisopados y cuarentenas, además de exposición a contagios en las mismas y en los tránsitos internacionales, **resulta emergente transmitir a las autoridades y al empresariado una propuesta simple de acción inmediata** para reducir riesgos de expansión de los virus, pero también para mejorar la vida de los conductores y la economía de las empresas y de los comercios exteriores de los países.

Jorge de Mendonça
Presidente

Ramiro Puente
Secretario

AIMAS - Asociación Intermodal de América del Sur

CUIT 33-71609939-9 - Matrícula 44.916 - Organizada el: 27/5/2017 - Fundada el: 4/12/2017

Domicilio Postal: Pje Húsares 470 - (B8000HUB) - Bahía Blanca - Buenos Aires - Argentina

Tel. +54 9 291 574 9195

www.aimas.org.ar www.aimas.org.ar/blog





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Documentación Adicional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.