

¿CUÁL ES LA VERDAD SOBRE LAS FRONTERAS?

Aquél lector que sigue con atención estos artículos inherentes a las operaciones de transporte internacional de cargas por carretera, es indudable que más de una vez, por no decir una infinidad de veces, ha leído un artículo en el que su objeto era la realidad de la frontera y el funcionamiento de los procedimientos de control que se practican en la misma.

Sin duda alguna, el tema de los Pasos de Frontera y su funcionamiento ha sido el que más atención ha merecido desde los años sesenta, es decir, desde que se efectúan operaciones de transporte internacional de cargas por carretera.

La frontera y su funcionamiento ha sido atendida por los órganos rectores de todos los procesos de integración que se precien de tales; por todos aquellos organismos internacionales que consideran relevante trabajar en materia de facilitación fronteriza para consolidar procesos de facilitación del comercio; por los parlamentos nacionales de todos aquellos países que consideran a su comercio exterior como fuente de riqueza y desarrollo; y por aquellos órganos nacionales que son responsables de los controles que se deben practicar sobre los flujos de comercio.

En todos estos niveles, esa "atención" más tarde o más temprano ha provocado un reglamento, un decreto, una ley y/o un acuerdo internacional; con lo cual el acervo de disposiciones vinculadas o que tienen por objeto el funcionamiento de una frontera, sin duda alguna que debe ser, al menos en nuestras realidades, en nuestros países, de los más abultados del mundo. Prácticamente todo está reglamentado, decretado, legislado y/o acordado.

Sin embargo, pese a esta realidad, el día a día nos indica y demuestra que la frontera es un verdadero obstáculo del comercio internacional; y que las causas son variadas y de diferente naturaleza.

Sucintamente se puede afirmar que:

1.- Las fronteras del MERCOSUR ampliado muchas veces operan como instrumentos políticos, como cuellos de botella fictos por los que un gobierno de un país del proceso de integración "llama la atención" a otro gobierno de un país socio sobre determinado tema que puede tener que ver o no con los bienes que integran el flujo de comercio obstruido.

2.- Las fronteras del MERCOSUR ampliado son utilizadas como medidas par-arancelarias, es decir, como una barrera intangible, indirecta y velada que actúa en contra de un flujo de comercio determinado que va desde un país socio a otro país socio. Los intereses nacionales y los "lobby" que en esos ámbitos efectúan su trabajo, provocan que la frontera actúe como mecanismo "de defensa" para proteger una producción nacional y/o una fabricación nacional. Cualquier duda consultar a los productores arroceros o de cebada de Uruguay.

3.- Las fronteras y su funcionamiento, justifican la existencia e intervención de un cúmulo de personas que, o bien operan como intermediarios o bien desarrollan habitualmente una actividad, un trabajo, directamente vinculado con un estado de situación basado en que el tránsito no resulte ser fluido.

4.- Las fronteras y su funcionamiento actual explican la existencia de funcionarios particulares, funcionarios que a través del "poder del sello de goma" terminan decidiendo la suerte de un flujo de comercio muchas veces sin ni siquiera darse cuenta o importarles que se encuentran inmersos en un proceso de tal magnitud.

En suma, entonces, el paso de frontera del MERCOSUR ampliado aparece como una sumatoria de intereses, a veces gubernamentales, a veces particulares y la

discrecionalidad de la voluntad de un hombre (o mujer); todo ello actuando al amparo de la idea que lo fácil es difícil y que cuanto más difícil sea, más importante es mi existencia y más importante es mi participación.

E aquí el secreto; puede estar todo regulado, decretado, legislado y acordado; pero si los intereses involucrados no coinciden con lo dispuesto por las disposiciones, la frontera siempre se presentará como un obstáculo. Esa es la verdad y la verdad es un tema cultural, es decir, un tema que ninguna disposición puede resolver por sólo determinarlo o establecerlo.

No entendemos por qué nunca se ha dicho esta verdad. Quizás o sin quizás, sea ésta la razón por la que esta realidad no se supera; y quizás o sin quizás sea ésta la razón por la que surgen proyectos de inversión de varios miles de dólares en las cercanías de la frontera, de forma que cuando un camión llegue al paso pueda estacionar "cómodamente" en un lugar especialmente preparado para recibirlo, con baños, supermercados, cyber, cajeros automáticos, etc., etc.. Todo sobre la idea de que ese camión estará en el paso de frontera por lo menos 24 horas y sobre la implicancia de que se deberán realizar gastos para tener una espera lo más agradable posible.

Y ¿no hay forma de superar esta instancia?.

CATIDU entiende que sí, que hay una manera muy pero muy eficiente y rápida, sin costo alguno y con una eficacia del 100%. El problema es que esa manera implica un profundo cambio cultural que no sabemos hasta qué punto los intereses y los involucrados pueden llegar a permitir que se ponga en ejecución.

¿Qué cual es esa manera? La modificación del punto de nacionalización de las cargas, sacándolo de las fronteras y llevándolo a los puntos de origen o destino.

Fíjense ustedes qué fácil puede resultar solucionar este problema endémico de nuestra región; dictar una disposición por la que se modifique el lugar de nacionalización de los flujos de comercio. Una medida que, además de implicar muchas modificaciones de la situación actual, muy rápidamente llevaría el tiempo de permanencia de un camión en frontera de un lapso de 24 a 48 horas, a uno de 30 a 40 minutos.

La sociedad tiene la palabra.