

te. Se pensó en un proyecto sustentable que diera lugar a que se trabaje para cumplir con otras funciones como el control de consumo de energías o la separación de la basura", indicó.

El plazo de obra estimado es de veinte meses, aproximadamente, y se cuentan a partir de un período previo que es el desarrollo de todo el proyecto, la arquitectura e ingeniería, para luego ir a un concurso de precios y elegir una constructora, con lo cual podría extenderse a unos 26 a 28 meses.

"Estamos seguros de que, cumplidos todos los requisitos ambientales, la obra impactará positivamente en el sector y en el descongestionamiento del tránsito pesado; el predio permanecerá abierto las 24 horas y no se producirán colas de espera en las afueras, porque habrá una playa interior para tal fin", advirtió el arquitecto.

A título personal, Sallaberry opinó que "los problemas de una ciudad como Buenos Aires se resuelven fundamentalmente con microintervenciones. Resulta imposible un plan integral de transformación, si no se van dando soluciones a problemas puntuales".

#### En la Legislatura

Fadeeac también presentó el proyecto para la CTC en la Legislatura porteña, donde se explicó que si bien la Federación es una asociación civil sin fines de lucro, recibió la

### "LOS PROBLEMAS DE BUENOS AIRES SE RESUELVEN CON MICROINTERVENCIONES", SEÑALÓ CARLOS SALLABERRY

inquietud de una cantidad importante de empresas dedicadas al transporte de cargas y, especialmente, de las que operan en los barrios de sur de la ciudad, para llevar adelante esta propuesta.

Esas firmas conformaron la CTC Administradora SA, con un esquema similar al de una cooperativa. Según destacaron desde Fadeeac, "la importancia de descentralizar los barrios del sur de la ciudad de la operación de los camiones en los depósitos que actualmente están ubicados en esa zona, beneficiará a los vecinos".

El futuro polo logístico "mejorará las condiciones de trabajo no sólo de aquellos que hoy se desempeñan en depósitos de mucha antigüedad y que pasarán a hacerlo en instalaciones modernas y adecuadas a los requerimientos actuales, sino también de quienes deben llevar o retirar cargas, y que para eso deben recorrer durante horas la ciudad, para concurrir a varios depósitos", subrayaron en Fadeeac. ●

Redacción Expotrade

#### ENTREVISTA CON HUGO MEMBRIVE

## "AL CRECIMIENTO LE FALTA MUCHA INFRAESTRUCTURA DE AUTOPISTAS"

**H**ugo Membrive se subió por primera vez a un camión cuando manejó en la ruta aprendiendo siendo "lechuzón" (ayudante de choferes), en una época en la que había menos tránsito y vehículos con mucha menos tecnología. Ahora, el sector exige otro nivel de profesionalización. Con sus 45 años de oficio hoy dirige la empresa que fundó en 1979, Distribuidora Metropolitana, y secunda en Fadeeac al presidente, Daniel Indart. Membrive conoce los inconvenientes que tiene el movimiento de camiones en las arterias interiores en la ciudad de Buenos Aires.

—¿Cuál es el impacto más grande que tendrá en el sector la concreción del CTC?

—Primero, será beneficioso para buena parte del sector sur de la ciudad; los camiones de gran porte, aquellos articulados con acoplados y semirremolques, tendrán un verdadero depósito para sus operaciones de cross docking. Además, el camión que ingrese y egrese desde y hacia cualquier destino del país ya no tendrá necesidad de pasar por ninguna arteria interior de la Capital Federal, porque sube por la misma avenida Cámpora y de ahí retoma a la autopista Riccheri, al Acceso Oeste o a la autopista 25 de Mayo. Al mismo tiempo, los choferes dispo-



Hugo Membrive

FOTO: EXPOTRADE

drán de un lugar acondicionado para su descanso, mientras se produce la carga y descarga de mercaderías. El tiempo de espera ahora va a resultar mucho más saludable para ellos.

—¿Cuáles son los beneficios que tendrán las empresas que allí se instalen?

—Desde el punto de vista positivo, van a estar 10 años exceptuados de ingresos brutos y de impuestos a los sellos. Además, para aquel que adquiera vehículos 0 km o los que compren vehículos usados, radicados en la ciudad, por 5 años van a estar exceptuados del pago de impuesto a la patente.

—¿Cómo se financiará la obra?

—Se conformó una cooperativa—Centro de Transferencia de Cargas Administradora SA—integrada por empresarios trans-

portistas; no hay inversores de otros rubros. Por eso se citó a todos los transportistas asociados a las cámaras del país y a Fadeeac. A todos los que estaban interesados en esta sociedad se los integró como socios promotores; los que aún no lo habían hecho, pero tenían intenciones, son socios operadores.

—¿Cuál es la diferencia?

—Que unos tienen acción de tipo A y otros B, pero esto es una gran sociedad de todos los transportistas, en la que se podrán adquirir de uno a cinco módulos como máximo. El costo estimado de la inversión es de 100 millones de dólares y hemos gestionado con el Banco Ciudad un préstamo por el 50% del total para poder financiar la obra a largo plazo. En estos momentos son unas 110 empresas las que participan, y ya estamos tenien-

do una ocupación de entre un 70 y 80% de la capacidad total, que contempla 220 módulos.

—¿Tiene fecha de inicio?

—Estamos trabajando en la presentación del pliego de licitaciones; el de condiciones ya salió y la apertura es el 12 de marzo, después hay un tiempo de revisión legal y técnica, y de llamado a empresas constructoras y en julio esperamos estar dando inicio a la obra. Consideramos que éste puede ser un proyecto modelo en la región, porque en los estudios previos hemos visto experiencias en grandes espacios, de más de 100 hectáreas, y aquí nos hemos propuesto el desafío de alcanzar la misma eficiencia, pero en un espacio más reducido de 37,5 hectáreas.

—¿Cómo ve el profesional transportista la evolución del sector?

—Al crecimiento le está faltando mucha infraestructura de caminos, de autopistas. Las autopistas Buenos Aires-Rosario, Rosario-Santa Fe, Rosario-Córdoba son significativas, y más allá de que Buenos Aires-Rosario ya nos queda chica, hoy deberíamos tener no menos de 500 kilómetros del radio de Capital Federal hacia afuera, con doble mano de autopista. Es más fácil decirlo que hacerlo, pero hablando a nivel regional tampoco hemos crecido en infraestructura de la forma en que se desarrolló el parque automotor. Desde hace 10 años o más venimos con una fuerte producción de granos, que hace necesaria no sólo la ampliación de caminos, de la red de trenes y de barcos. Y camiones siempre se necesitan.

### LA HOJA DE RUTA

Las instancias que recorrió el proyecto del CTC

#### Tenencia precaria

El 22 de diciembre de 2010 Fadeeac obtuvo la tenencia precaria del predio delimitado por la avenida Cámpora, las calles 27 de Febrero, Perga-

mino y la avenida Roca, con el objeto de preservarlo y de propiciar la presentación de un proyecto bajo la forma de iniciativa privada.

#### Presentan el proyecto a Mauricio Macri

En octubre de 2011 el proyecto fue presentado y el jefe de gobierno, Mauricio Macri, lo aprobó y envió a la Legislatura porteña.

#### Aprobación en la Legislatura

La ley requería una doble lectura ya que modifica el Código de Planeamiento Urbano. Se debatió dos veces en el recinto y necesitó la aprobación de 2/3 de los legisladores.

#### Sin votos en contra

En la primera sesión, en la Legislatura, la norma del proyecto fue votada por 42

legisladores de la Ciudad, no obtuvo ningún voto en contra y pasó a segunda lectura y aprobación.

#### El resultado tras la audiencia pública

Luego de realizarse la audiencia pública, el 13 de diciembre pasado, finalmente alcanzó 44 votos positivos y 14 negativos en el marco de la sesión extraordinaria de la Legislatura.

OCA. Logística en una nueva dimensión.

0800-999-7700 - www.oca.com.ar