



ELECCIONES

## El transporte en la agenda

Economistas, especialistas en finanzas y comercio exterior y empresarios en general analizaron la realidad de cara a las elecciones; el autotransporte marcó su lugar y planteó sus reclamos a la dirigencia política

Texto Ana Belén Ehuilche Para LA NACION | Ilustración Alejandro Álvarez

**D**urante un importante encuentro de economía y finanzas realizado en esta Capital semanas atrás, los principales referentes empresarios criticaron con dureza las políticas del Gobierno.

Entre ellos, se destacaron el presidente de la Sociedad Rural Argentina (SRA), Luis Etchevehere, quien no titubeó al afirmar que "la política del Gobierno fracasó", en una mesa en la que el transporte estuvo presente, de la mano del titular de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), Daniel Indart.

"La defensa de la mesa de los argentinos es otra mentira porque con precios de quebranto para nuestros productos el consumidor paga cada vez más caros los alimentos", apuntó Etchevehere, luego de enumerar las causas del "fracaso": entre ellas, intervención de los mercados, trabas al comercio, presión impositiva, y precios máximos que perjudicaron a todas las actividades productivas.

Además, aclaró que "el 83% del resultado de una empresa agropecuaria hoy se va en impuestos". En esa línea, Indart -que posicionó a la logística como un factor "fundamental" en la cadena productiva- sostuvo que "los índices de inflación no ayudan" y destacó que en la matriz de costos elaborada por Fadecac "los salarios y el combustible representan el 72 por ciento".

El empresario transportista consideró "bastante compleja" la situación en el transporte internacional y, según precisó, "entre el 50% y 60% de la carga internacional está paralizada y las variables no les permiten llegar a un buen resultado". También mencionó que hay inconvenientes con las demoras

y los "engorrosos" trámites burocráticos en las fronteras. "Un camión no puede estar dos días demorado en la frontera", apuntó.

"Más allá de esos temas, el transporte va acompañando la economía", dijo y aclaró que "en el resto de las ramas hay actividad pero el problema pasa por la falta de rentabilidad que atenta contra el empleo. Hace tiempo que en las empresas de transporte cuando alguien se jubila o se retira no hay nuevas incorporaciones".

Indart expresó también que el transporte de cargas por carretera es un aliado estratégico de la economía, de la producción, y del abastecimiento. "Cada una de nuestras actividades, en hogares y oficinas, depende del transporte por carretera. Y no es algo que se haya logrado recientemente. Hace 70 años que se dejó de invertir en ferrocarriles. Hoy recién se está comenzando a trabajar en ese sentido", afirmó.

Ante esa situación, el empresario del transporte de cargas, "que es un inversor dinámico y activo", fue ocupando espacios de otros modos de carga. "Esto no ocurre sólo en la Argentina, sino en la mayoría de los países del mundo, salvo Estados Unidos, Holanda y alguna otra excepción", apuntó.

En tanto, reconoció que durante los últimos años se avanzó en materia de infraestructura pero alertó sobre la falta de presupuesto para mantener y reparar las rutas y caminos construidos. "El sector del agro sabe cuál es el estado de los caminos rurales y el problema no es sólo para los productores que tienen que sacar su mercadería sino para toda la cadena de abastecimiento, porque se generan demoras innecesarias".

El sector del comercio exterior tampoco vislumbra mayores cambios en el mediano

plazo. Agobiado por magros números y falta de señales positivas tras la caída de más de un 20% tanto en exportaciones como en importaciones en lo que va del año, existen factores endógenos, que tienen que ver con pérdida de competitividad, atraso cambiario, alta inflación de costos, carga tributaria excesiva y sobre regulación del actor económico productivo.

"Todo esto genera un escenario poco previsible y hay que agregarle los factores exógenos con problemáticas de difícil corrección como la menor demanda brasileña y la apreciación del dólar en el mundo que genera baja de precios", planteó Marcelo Elizondo, director general de la consultora DNI.

Elizondo advirtió que hay que desarrollar atributos competitivos porque "es difícil competir cuando los precios suben, pero la sostenibilidad es un mix de cuestiones internas y externas, de políticas y desarrollo de condiciones por parte de las empresas", dijo.

En consecuencia, Diego Pérez Santisteban, presidente de la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), opinó que "el Gobierno ha ratificado categóricamente sus políticas, no tiene intenciones de modificar el cepo cambiario ni su política comercial externa. El rol sigue siendo que el comercio exterior tiene que aportar a la necesidad de financiamiento que tiene el Estado y eso significa exportar todo lo que se pueda e importar lo menos posible", resumió.

"Antes de comenzar este año pensábamos que iba a ser un año de meses respecto del año pasado, pero en enero ya tuvimos un 18% de caída en exportaciones y 19% en importaciones, febrero también marcó una merma de 2 dígitos, por eso el panorama de caída nos sorprende, más allá de que el contexto

de elecciones pueda incentivar algún tipo de mejora", expresó.

Martin Ortiz, líder de ventas de Global Trade and Receivable Finance en Banco HSBC Argentina, señaló que "las importaciones van a tener su período de estacionalidad, y pueden llegar a estar enganchadas con las exportaciones, pero no vemos que haya flexibilización en todo lo relacionado con el comercio".

En tanto, respecto de la falta de divisas, expresó que más allá de lo coyuntural este año "hay que poner la atención en el ingreso (de divisas por la cosecha) que se estima en 27.000 millones de dólares, lo que podría apalancar las importaciones, como así también los negocios con China", agregó.

### El costo del atraso cambiario

Todos los sectores exportadores registraron caídas de entre 11 y 12 por ciento en 2014, marcó Elizondo y describió que "los granos son los que menos cayeron, pero las manufacturas, tanto de origen industrial como agropecuario, vienen sufriendo bastante porque se da la conjunción de varios factores: endógenos, exógenos y estructurales".

"La falta de negociación en el mercado internacional pone a la Argentina entre los países con menor acceso al mercado; mientras México, a partir de diversos acuerdos, accede a 50 economías del mundo y Chile a 60, la Argentina, en línea con los aliados del Mercosur, sólo a 12", agregó.

En este sentido Mauricio Claveri, coordinador de Comercio Exterior de Abcech.com, sostuvo que "se necesita una economía proexportadora, más estable, con una menor tasa de inflación, ya que las tasas negativas llevan a la pérdida de exportaciones".



Las proyecciones para 2016, en tanto, hablan de un año de "transición", y un momento para que la Argentina ponga en orden sus variables macroeconómicas: bajar la tasa de inflación, morigerar la presión tributaria, dismantlar todas las regulaciones que afectan las decisiones de las empresas y normalizar el tipo de cambio.

Claveri consideró que indudablemente "no debería haber un shock", aunque el Gobierno tiene muchas deudas por cumplir. "Va a haber que repensar la manera en que se interviene en los sectores económicos", dijo, y afirmó que "la agenda de competitividad tiene que evolucionar; hay temas claves como la infraestructura o la educación, para determinar la capacidad de la inserción en el mundo".

En esa línea, Elzondo opinó que "no necesariamente hay que pensar en una devaluación que haga sufrir a los consumidores, se trata de tener un tipo de cambio sostenido y en equilibrio. En la medida que eso se cumpla la Argentina tiene grupos con enorme potencial exportador como el agropecuario, la minería, la industria alimenticia, los servicios y la minería, la energía, incluso sectores como el farmacéuticos que necesitan fomento de la inversión y las relaciones internacionales a largo plazo".

Por su parte, Santisteban expresó que "se percibe entre los presidenciables, incluso desde el sector del gobernador Daniel Scioli, la tendencia a devolverle al comercio exterior su rol natural; es necesario darle prioridad en el desarrollo y esto implica ajustar las variables que están desajustadas".

"Todos coinciden -siguió- en reivindicar ese rol fundamental para un país pequeño, que está en el extremo del mundo, alejado de los centros de consumo y producción, por eso la expectativa está en que se comiencen a generar políticas más proactivas. De todas maneras los cambios llevan tiempo porque si no generan un shock y esto puede ser muy traumático. Se necesita un plan integral porque decir que se va a devaluar o que se va a abrir la importación es simplificar un problema; hay que volver a acomodar variables y a partir de ahí ir a la mayor velocidad que se pueda, evitando los daños colaterales", apuntó.

Santisteban destacó además la cantidad de consultas desde el exterior, de países y empresas, que están planificando venir entre julio y agosto para poder invertir a partir del 11 de diciembre de 2015. "Hay una expectativa generalizada y, dentro de las cosas que no se han hecho bien en estos 10 años, bajar el endeudamiento externo es algo que puede aprovecharse".

## ESCENARIO

# LA LOGÍSTICA YA ES PARTE DEL DISCURSO POLÍTICO; UN RECONOCIMIENTO AL SECTOR

Carlos Toppazzini  
PARA LA NACION

A poco de la largada del último y definitivo tramo de la carrera electoral, la logística se acomoda en la agenda de políticos y economistas nacionales. Así quedó demostrado durante el último Congreso Económico Argentino, realizado en el marco de Expo EFL, donde gran parte de los disertantes, en mayor o menor grado, destacaron la necesidad de invertir en infraestructura logística para recuperar y consolidar la competitividad del país. Dante Sica, director de Abecob.com, remarcó que el costo de la logística argentina "es casi el doble en comparación con los países asiáticos y un 40% mayor al resto de América latina, lo que afecta a las economías regionales y al entramado productivo en general". Además, afirmó que para "bajar los costos" es necesario "recuperar el tren de carga", ya que hoy casi todo el transporte "se concentra en el camión", con "una red de infraestructura que se expandió un 6% mientras que el parque automotor creció 40%".

A su turno, el economista Ricardo Delgado, fundador de Analytica y consultor de cabecera del candidato presidencial Sergio Massa, señaló que "para crecer al 5% anual de manera sostenida en los próximos años es preciso duplicar la inversión en infraestructura, hasta los 40.000 millones de dólares anuales, incluidos los ferrocarriles y la vialidad, junto con la energía".



Indart, de Fadesac, durante la Expo EFL

En ese sentido, argumentó que "la Argentina necesita romper con el karma de que la competitividad se consigue devaluando cada diez años" y añadió que "el desafío es ser competitivos desde otros lugares: los de la inversión, la innovación, la educación, el desarrollo tecnológico y la eficiencia de la infraestructura". Incluso, la diputada y precandidata presidencial Elisa Carríó sorprendió al asegurar que "el problema de la logística es central. Necesitamos una gran inversión a lo largo del país porque el sistema logístico está destruido. También el trazado de las rutas debe dejar de ser concéntrico". Y agregó que, de esta manera, se podría garantizar una "alianza con el Pacífico", un tema central ya que formamos parte del "único continente biocéntrico". La terminales automotrices también tuvieron su espacio de debate, junto con las autopartistas y los conce-

sionarios, integrantes de un sector que viene fluctuando en récords y abruptas caídas en los últimos años. Ahí también se refirieron a la logística. "El nuestro es un sector que demanda divisas, que todavía hace inversiones, pero necesitamos trabajar también en el tema puertos. Contamos con buena logística para sacarles ventaja a otros países y, si aprovechamos los trenes, podremos mejorar todavía más", destacó Isela Costantini, directora de General Motors y presidente de la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa). Por otro lado, explicó Costantini, "si bien será un año débil para la industria, hay que ver qué sucede con las divisas porque no alcanza el cupo para lo que nos gustaría tener. Entendemos la problemática que existe en torno a esta temática y por eso resulta crítico para nuestro sector tener previsi-

bilidad sobre la disponibilidad de divisas y de esa forma determinar qué hacer con las importaciones". A su turno, en representación de los autopartistas, Norberto Taranto señaló que en lo externo "tenemos desventajas grandes, es muy difícil competir. El 80% de las exportaciones van a Brasil por lo que, económicamente, nos va a ir mal. Hace meses que la rentabilidad no existe, el atraso cambiario del sector está peor que en 2001 y los salarios aumentaron entre 1700% y 2200%". Por último, alertó la titular de Adefa: "La Argentina atraviesa una situación compleja. Sin mencionar las restricciones para exportar a otros países, Brasil nos impactará mucho este año a partir de la fuerte caída en su consumo interno. Uno de los mayores desafíos para este año será, sin dudas, determinar de qué manera sostenemos las exportaciones a nuestro socio del Mercosur".

LLEGAMOS LEJOS  
PARA QUE LLEGUES  
MÁS LEJOS

CUMPLIMOS 100 AÑOS EN ARGENTINA

GOODYEAR

100 AÑOS  
DE HISTORIAS EN ARGENTINA