

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, desmantelar 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, Elzoñdo 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 farmacéutico 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 Abcecb.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 biocénico". 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