

Crisis global y acomodamiento regional

ANDRES ASATO
PARA LA NACION

Uruguay va a la captura de cargas. Su apuesta a posicionarse como hub logístico entre el Mercosur y el mundo lo ha llevado a poner la atención en los siete puertos que componen su sistema. Uruguay Logística 2030 es una marca y estrategia de desarrollo que pilotea el Instituto Nacional de Logística, y por lo pronto un indicador del carácter institucional que se le ha querido dar al sector logístico, tantas veces reclamado aquí y en el vecino país.

El titular de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Alberto Díaz, dejó tras su conferencia en Expo Logisti-k 2012 algunas premisas que marcan el rumbo de la política portuaria de Uruguay. Una de ellas destaca que "la carga se va a mover por donde sea más conveniente", y una segunda asegura que "las navieras vendrán al puerto si hay carga que paga el flete". "La idea -sostuvo- es pararnos como un puerto multipropósito; no es que estemos en contra de las especializaciones, pero hoy no contamos con el espacio suficiente para establecerlo como prioridad, pero sí es una perspectiva a futuro."

Y ese espacio en la agenda de proyectos de Uruguay es Puntas de Sayago, la expansión de mediano plazo más importante de la ANP, en el extremo oeste de la bahía de Montevideo, un

espacio de 100 hectáreas que conectará redes carreteras y ferroviarias. En un año y medio habrá allí un puerto libre, una zona franca y un parque industrial, con un muelle de hasta 600 metros dragado a 13 metros: "Tenemos que pensar en la complementariedad de los puertos y no en las ventajas que puedan sacarse unos y otros. El Río de la Plata es uno solo", apuntó.

En Brasil, la gestión de la presidenta Dilma Rousseff "está siendo puesta a prueba" frente a un duro conflicto gremial en demanda de mejoras salariales (con paro de choferes de camiones incluido), según la opinión de José Carlos Becker, presidente de la Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI), y por la coyuntura económica: "Para el transporte interno tenemos unos 2 millones de camiones y para el internacional, 150.000, que en promedio rondan los 25 años de antigüedad. Pero no hay créditos a largo plazo y tampoco estamos recibiendo ningún tipo de inversión solidaria que nos permita acceder a una renovación de flota, y eso nos preocupa".

Se refirió también a la necesidad de establecer paradores de descanso para los conductores (algo similar a lo que se ha implementado aquí) ya que sólo existen los puestos de gasoil, con ciertas comodidades, pero de acceso sólo para los clientes del lugar. Y un punto crítico que el presidente de la ABTI señaló: "En las zonas de fron-

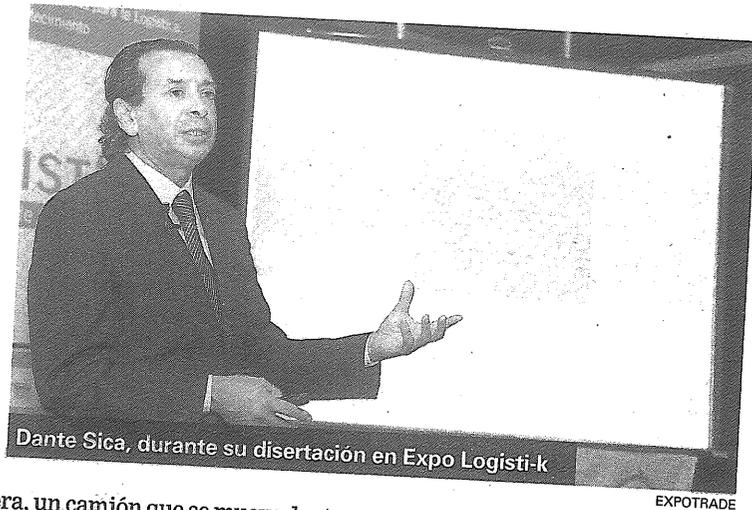
tera, un camión que se mueve dentro del país ronda los 25.000 a 30.000 km al mes; en cambio, uno que lo hace en territorio argentino trabaja 8000 km. Prácticamente de los 30 días se queda 14 días parado en la Aduana. Eso para un camión que tiene una inversión de 180.000 dólares es un perjuicio muy grande".

Becker se mostró preocupado además por la lentitud en el avance de las inversiones en infraestructura ("Las que se están haciendo vienen de la época del ex presidente Lula", señaló), y subrayó la falta de desarrollo en caminos, un punto crucial para la economía y la logística brasileña ("La Argentina con la ruta 14 duplicada cumplió con su parte acordada

en el Mercosur, y Brasil aún no lo ha hecho con el trayecto que le corresponde desde Uruguayana hasta San Pablo", agregó). De Brasil ingresan más de 80.000 camiones que pertenecen a empresas que están realizando inversiones en la Argentina.

Futuro

¿Hacia dónde mirar? ¿En qué espejo verse reflejado sin que se distorsione la realidad? No es una duda menor. Para Dante Sica, de la consultora Abeceb.com, el mundo este año va a estar creciendo al 3,5% y si uno mira las tasas de expansión, el 80% de ese crecimiento lo explican los bloques emergentes, básicamente el continente asiático y América latina:



Dante Sica, durante su disertación en Expo Logisti-k

EXPOTRADE

"Por eso -señala-, en especial desde la Argentina cuando queremos mirar qué pasa en el mundo tenemos que observar cuánto crece China y cuánto lo hace Brasil".

Con China creciendo a un 8% y Brasil arriba del 3,5% para el año próximo, eso cuando menos asegura la demanda de los bienes manufacturados y de origen agropecuario, y el segundo garantiza la demanda de productos industriales. Habrá que prepararse, según el especialista, para una economía de menor crecimiento y con alta inflación, lo que implica también una pérdida de la competitividad y de una menor rentabilidad. Frente a una Argentina con un mercado laboral que ya llegó casi al pleno empleo en el sector de la mano de obra calificada y una industria trabajando a un pico de su capacidad instalada.

"No habrá viento de cola", sostiene Sica, que advierte sobre las correcciones que aún deben hacerse del actual modelo. "Aunque la Argentina mantenga para el año próximo un piso de crecimiento que estará entre un 2 y 2,5%, si no se ataca la inflación, la economía va a crecer a tasas más bajas y acumulará pérdida de competitividad y distorsiones que terminarán afectando el mercado de capitales." Si, en cambio, las correcciones resultan las adecuadas, entonces los países emergentes aparecen en el horizonte chino, y el tango, el candombe y la bossa nova en su Manual de Negocios.

NOSOTROS LA LLENAMOS DE EQUIPAMIENTO. VOS LLENALA CON LO QUE QUIERAS.



NUEVA TRANSIT MOTOR 2.2L DE 125 CV Y NUEVA VERSIÓN CHASIS.

Nuevo motor con mayor potencia y menor consumo. Transit Minibus, Furgón y la Nueva Transit Chasis. 3 versiones del utilitario que hace de tu negocio un mejor negocio.

- Motor Puma 2.2L TDCi de 125 CV de Potencia y 350 Nm de Torque
- Transmisión Manual de 6 velocidades sincronizadas
- Airbag para conductor

- ABS y frenos a disco en las 4 ruedas
- Distribución Electrónica de Fuerza de Frenado (EBD)
- Asistencia Electrónica de Frenado de Emergencia (EBA)

- Control de Estabilidad (ESP)
- Control de Tracción (BTCS)
- Asistente de Partida en Pendientes (HLA)
- Control de Carga Adaptativa (LAC)

FORD TRANSIT
NADA SE MUEVE SOLO



FORD
UTILIZA VEEVA ELAION
ford.com.ar



Seguí moviéndote