

FINANCIAMIENTO

# Piden un plan canje para los acoplados

Desde la cámara sectorial hablan de obsolescencia de las unidades y reclaman un plan similar al de camiones

La Cámara Argentina de Fabricantes de Acoplados y Semirremolques (Cafas) agrupa a 85 fabricantes pymes "diseminados por todo el país y representa el 90% de la producción nacional" del sector. Fue fundada en 1978 y actúa dentro de la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina (Adimra) y por su intermedio en la Unión Industrial Argentina (UIA). A la par, mantiene un fluido trato con las entidades que agrupan a los transportistas, clientes naturales de los productos que fabrican sus asociados. Su presidente, Pablo Sola, quien dirige además la fábrica Sola & Brusá en Santa Fe, reclama facilidades crediticias y fiscales para que un sector que pugna por ser competitivo.

—¿Cómo le está yendo al sector este año y cuáles son las expectativas de crecimiento para 2011?

—En el primer semestre del año se había experimentado alguna mejora, pero todavía se está lejos del mejor momento del sector, que fue cuando se cerró 2008 con un récord de 14.147 patentamientos de acoplados y semirremolques. Junio de 2010 presentó una cantidad de equipos de 837 unidades, que significa un 20,8% superior al relevado en junio de 2009, que fue de 693 unidades, y el acumulado del primer semestre de 2010 sumó 4744 unidades, un 9,7% superior al mismo período del año pasado. De mantenerse la tendencia podría esperarse para el total de este año una

cifra cercana a los 9500 vehículos; es decir, un 22,1% de crecimiento. Tal como surge de diversos informes especializados y como lo ilustran los guarismos sectoriales, el último cuatrimestre de 2010 podría significar una mejora en los niveles de actividad industrial. Las expectativas que manifiestan los empresarios corrobora la presunción.

—¿Cuánto ha incidido la crisis internacional en la producción de acoplados y semirremolques en el país?

—Sin lugar a dudas hay dos hechos que incidieron significativamente en la vida económica del país y consecuentemente, en la actividad fabril sectorial que Cafas representa: la crisis con el campo del 2º trimestre de 2008 y la crisis internacional que comenzó a sentirse desde octubre de 2008, con una importante influencia hasta ahora. Los fabricantes de remolques dependen, tal vez mucho más que otros sectores, de la inversión y del crecimiento del PBI para poder desarrollarse y crecer. A to-

dos nos conviene la pronta recuperación que necesitamos, deseamos y esperamos.

—¿La reactivación del campo se está revelando en cifras concretas?

—No todavía. Confiamos que el último cuatrimestre del año confirme las mejores perspectivas que todos avizoran.

—¿Se detectan inversiones importantes?

—Nuestro rubro las viene haciendo desde 2003 en adelante, con fuerza. Es necesario que las inversiones se generalicen, que lleguen al dador de cargas, al sector del autotransporte de cargas y entonces, seguramente, nuestro rubro levante sus ventas. Reitero que esperamos una mejora hacia fin de año.

—¿Las importaciones son preocupantes en este momento?

—No son tan significativas dado que el país competidor es Brasil y está con la demanda muy alta. Pero en cuanto disminuya puede repetirse la terrible experiencia de

1997/1998 cuando se importaron remolques por el 40% de la oferta local, llevándose un 25% del mercado argentino. Nos preocupa mucho el tema; somos un sector muy sensible en este aspecto.

—¿Cuáles serían los principales problemas que afectan al sector que comprende la Cámara?

—La pérdida de competitividad sólo pudo sostenerse estos años merced al apoyo recibido mediante el Bono Fiscal del decreto 379/01 y siguientes, que vencen en diciembre. Fue ponderado como fundamental para la continuidad de la actividad productiva y su potencial crecimiento por parte de los fabricantes, plasmando un horizonte de previsibilidad, y brindando una estabilidad, más allá de las diversas dificultades operativas que el régimen ha sufrido.

Otra dificultad gravosa ha sido y es el saldo técnico del IVA derivado del diferencial de alícuota (10,5%) que tributa un específico universo de bienes entre los que se cuentan los que producen nuestros asociados. Es por ello que hemos participado muy activamente, junto con otras cámaras de fabricantes de bienes de capital, en pos de obtener la simplificación de este complicado trámite para el recupero del saldo técnico, que en algunas de nuestras empresas asociadas ha generado montos muy importantes. Imaginamos que cuando comience a resolverse el recupero de fondos sentiremos un alivio económico y financiero que allegará recursos para capital de trabajo así como para el financiamiento y más inversiones.

—¿Tienen acceso a créditos?

—Necesitamos un crédito específico, como se dio para la renovación de flota de camiones. El transportista necesita crédito y el parque tiene una obsolescencia tal que influye

en la cantidad de accidentes viales. Por eso aguardamos algunas medidas de incentivo que son muy esperadas, por ejemplo, la postergada implementación de la exención del impuesto a las ganancias para las reinversiones, la devolución fluida de los reintegros por exportaciones, la eliminación del gravamen del 5% por exportaciones, más la solución a los comentados problemas del IVA técnico de las empresas, un régimen que suplante la finalización del Bono Fiscal del decreto 379/01, etcétera.

—¿Qué prioridad tienen esos temas en su agenda?

—La solución y el seguimiento de todos los temas que mencioné. La dinámica de los acontecimientos hace que la actividad industrial tenga siempre cosas nuevas que hacer; algunas con urgencia y siempre los temas importantes como el desarrollo industrial, su tecnificación en mejora constante, su proyección a los mercados externos y la adquisición de una competitividad que en la actualidad requiere el apoyo oficial, ya que hay asimetrías dentro del Mercosur, por todos conocidas, que deben ser atendidas para poder crecer en el mercado local y exportar.

—¿Y qué espera del empresariado transportista tan ligado con su sector?

—Que pueda mejorar sus niveles de flete, su rentabilidad, y reinvertir en la renovación del parque. Cuento con el apoyo de los fabricantes asociados en Cafas para cooperar en iniciativas en tal sentido, que la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) conoce muy bien, ya que tenemos una relación fluida.



Sola: "Necesitamos un crédito específico"

EXPOTRAE

Redacción Expotradae



## OBRAS LOGISTICAS "LLAVE EN MANO"

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

ESTRUCTURAS METALICAS DE ALMA LLENA



ENTRE OTRAS:			
LPI	150.000m2	WALMART	58.000 m2
EUROAMERICA	28.000m2	TNT (VOLKSWAGEN)	28.000 m2
FLORA SAN LUIS	1.760 m2	ALGABO	14.000 m2
A LATINA LOGISTICA	10.000m2	MAXICONSUMO	50.000 m2
MAYORISTA VITAL	30.000m2	FLORA DANICA	3.500 m2
ROMAN	8.000m2	UNIVERSAL SERVICE	5.000 m2
COTO	100.000m2	LA VIRGINIA	32.000 m2
CARGO	10.000m2	FATE	9.500 m2
LIBERTAD	23.000m2	BAYER	2.300 m2
GARBARINO	17.000m2	NINI HNOS.	50.000 m2
		PROCTER & GAMBLE	39.000 m2
		BOGUER	32.000m2
		SILCAR	3.500m2
		VIENTOS PANAMERICANOS	37.500m2
		MAROLIO	7.500m2
		FERVA	2.600m2
		C. IND. PACHECO	12.500m2
		GIVAUDAN	1.500m2
		METRIVE	7.400m2
		SAPORITI	3.700m2
		FRAVEGA	48.000m2
		¿SU EMPRESA ESTA ?	?? ??

QUITO 2618 - 1643 - BECCAR - BUENOS AIRES

www.bautec-sa.com consultas@bautec-sa.com

TEL 5411 4719 - 5800 FAX 5411 4719 - 6432

www.cmpestructuras.com.ar consultas@cmpestructuras.com.ar