

PARQUES INDUSTRIALES

Tiempo de alentar inversiones

A partir de un trabajo en red, los industriales pyme del cordón bonaerense lanzarán la segunda exposición de parques, en mayo próximo; expectativas por la evolución de la economía



Funcionarios municipales en el lanzamiento de la exposición

Andrés Asato
PARA LA NACION

Los pequeños y medianos empresarios del cordón industrial del conurbano bonaerense anunciaron la realización de la 2ª Exposición Epiba 2016, que tendrá lugar en el Parque Industrial de Moreno, el 18 y 19 de mayo próximos. Además, en el transcurso de un almuerzo que tuvo lugar en el Driving Range de la citada localidad, los empresarios que integran la Red de Parques industriales esperan que en el inicio del nuevo proceso político puedan trabajar fuertemente en la articulación de políticas que atiendan las necesidades de infraestructura, capacitación, legislación, agilización de trámites e incentivos que hoy tiene el sector.

Desde hace un par de años, la frenada del crecimiento económico provincial y el agotamiento de los recursos disponibles para la expansión de este tipo de modelo de desarrollo industrial llevó a un grupo integrado por pequeños y medianos empresarios a impulsar la primera exposición de parques industriales que tuvo lugar el año pasado en el Polo Industrial de Ezeiza. Allí concurren representantes de 80 parques industriales y más de 200 empresas proveedoras.

Martín Rapallini, presidente de la Red de Parques destacó que "hay que seguir un proceso donde se vayan liberando las importaciones de materias primas y reacomodando la cuestión cambiaria, pero siem-

pre y cuando se preserven las cadenas de valor y el sector productivo, que son claves para dar empleo".

Rapallini agregó también que no hay vuelta atrás a una apertura ponga en riesgo el empleo nacional: "Le pedimos a la nueva gobernadora (María Eugenia Vidal) mejorar la legislación para que se pueda promover la radicación de empresas en los parques, así como también mejorar la infraestructura externa, es decir los accesos a los parques que están bastante deteriorados", señaló. Vidal se reunió con

PEDIMOS MEJORAR LA LEGISLACIÓN PARA QUE SE RADIQUEN EMPRESAS EN LOS PARQUES

los industriales días antes de asumir y así amortiguó las preocupaciones del sector frente a la incertidumbre por los cambios económicos.

Según revelaron los empresarios presentes en el almuerzo, entre las opciones que analiza la Gobernadora están la creación de una agencia provincial de estímulo que permita achicar las brechas regionales y brinde impulso a nuevos emprendimientos. Asimismo, planteó la puesta en marcha de un Fondo para el Desarrollo Económico Provincial, que brinde apoyo financie-

ro a las empresas que se radiquen en los parques industriales. Otro aspecto que fue tenido en cuenta por las autoridades provinciales es la revalorización del rol de los municipios a la hora de identificar y formular los nuevos desarrollos productivos por impulsar en la región.

Jorge Fernández, presidente del Parque Industrial Privado de Tortuguitas (donde 4500 personas trabajan en las 32 empresas radicadas en el consorcio), destacó que es necesario inyectar un plan de medidas que apunten a la sinergia que se fue perdiendo en estos dos últimos años, al menos, en los parques industriales: "Hoy tenemos muchas deficiencias de infraestructura en los accesos, y desde la Red hay que trazar una nueva perspectiva de los parques que justifiquen su inserción y ocupación, porque no sirve expandirse con mucha capacidad ociosa disponible. En Tortuguitas crecimos de 22 a 32 empresas ya establecidas, y ese crecimiento debe ir acompañado de capacitación, por eso urge reorganizar las escuelas técnicas dentro de los parques industriales para abastecer al sector".

Mejorar la capacitación

Para Miguel Ángel Espindola, presidente del Parque Industrial de Mercedes, un predio de 30 hectáreas donde trabajan unas 500 personas, el cambio de gobierno obliga a "barajar y dar de nuevo", y a establecer nuevas reglas de juego, que apunten a la calidad de los servicios disponibles en los parques y permitan la capacitación de mano de obra calificada, que "cuando estuvimos al ciento por ciento de nuestra producción nos dimos cuenta de que era una carencia", dijo.

Un desarrollo más accesible e igualitario en los distintos municipios es otro de los enormes desafíos que afronta la Provincia. Gustavo Villagra, director de comercio y cooperación internacional del municipio de Merlo, contó que de 18.000 comercios que el partido tenía antes de la crisis de los 90 hoy apenas alcanzan a los 6 mil.

"Un donde se tenía planificado el desarrollo de un parque industrial, sólo encontramos un conjunto de pastizales. Ahora estamos analizando emplazar un parque en un lugar mucho más estratégico, próximo a la ruta 200, que es la ruta provincial 40, donde va a tener acceso la nueva autopista Presidente Perón y que de hecho ya tiene salida a la ruta 6. Queremos para nuestro distrito un desarrollo mucho más estratégico y que no sólo pase por un negocio inmobiliario como el que se había proyectado. Lamentablemente, Merlo era considerado un pueblo dormitorio, pero con la última gestión ni las sábanas nos dejaron", señaló el referente económico del actual intendente de Merlo, Gustavo Menéndez.

Entre promesas preelectorales y anuncios oficiales, el oxígeno que pueda traer la quita a las retenciones industriales y la mejora en el tipo de cambio, surge el temor a un aumento en los precios de los insumos importados y la suba de los costos de producción. Además, ante esa gran caja de pandora que ha sido la gestión administrativa en la Provincia ¿podrán los nuevos aires cambiar la lógica prebendaria de ser elásticos o austeros con la distribución de los fondos nacionales y provinciales, según el color político de los municipios? Apuntalar las buenas gestiones es el gran desafío que tiene por delante la provincia, y al que estará atado buena parte del capital político del nuevo gobierno. ●

PUNTO DE VISTA

Proyectos de cargas extra grandes

Fabio Tanzer

Poco se habla en el país del transporte de cargas "extra grandes", lo que en Estados Unidos se conoce como *project cargo*.

En este tema resulta imprescindible estudiar cuidadosamente las rutas posibles para evitar cualquier inconveniente con ancho y resistencia de rutas pavimentadas o con puentes de altura libre reducida. A esto hay que sumar los seguros para tener una buena cobertura, con convenios redactados en cada uno de los idiomas de los países por donde se transite, los permisos de tránsito especiales y los aspectos legales a cubrir, entre otros. Para darle una idea de tamaño de equipos: he visto fotografías, por ejemplo, del transporte de una torre de condensación, de 460 toneladas, en Brasil, mediante 2 carretones de 20 ejes cada uno, con un total de 480 cubiertas; una carga de 1800 toneladas con equipos de 80 ejes, y el transporte de palas de generadores eólicos de 70 metros de longitud.

Si la Argentina se transforma en un país serio, como se espera con el nuevo gobierno, se deberán manejar grandes cargas: al principio más de importación que de exportación, más adelante habrá salida de grandes turbinas desde Mendoza, palas de generadores eólicos y otros ítems. Se contratará a alguna empresa especializada, mediante la redacción de un pliego de especificaciones transparente, que no excluya a ninguna empresa de primera línea y, si resulta pertinente, se utilizará una búsqueda internacional, con pliegos de condiciones en castellano y en inglés. Se analizarán los antecedentes técnicos y legales de los oferentes, y a los que pasen este primer filtro se les analizarán los valores solicitados.

No descuidemos en este análisis el posible transporte aéreo: en 2013 se llevó a cabo el transporte de un compresor marino de 75 toneladas desde una planta inglesa por tierra hasta un puerto del Canal, de allí en barco a Rotterdam, luego por tierra al aeropuerto Schiphol de Amsterdam y de allí mediante un avión Antonov AN124 hasta Singapur. El AN124 es el avión de mayor capacidad de carga en el mundo, pero está cerca del límite de su vida útil (realizó su primer vuelo en 1982); se espera que lo reemplace el Antonov 225, que podrá llevar cargas unitarias de hasta 200 toneladas.

¿El futuro? Si el país se normaliza y si se atienden los graves problemas de la infraestructura logística, se verán importantes proyectos. ●

El autor es consultor en logística