

Economía & mercado

JORGE CAUMONT

Aunque lo diga Cepal no está bien

Sorprenden las afirmaciones que realizara la jerarca máxima de esa institución respecto a nuestro sistema tributario y al déficit fiscal actual ya que reflejan un escaso conocimiento de la realidad uruguaya. PÁGINA 2

CARLOS STENERI

El mundo a marchas diversas

Ante la incertidumbre, la mejor política es la precaución suponiendo que la bonanza está tocando su fin y que nos acercamos a un reequilibrio de los precios de nuestras exportaciones. PÁGINA 3

JULIO PREVE FOLLE

Más sobre el nuevo impuesto

Cabe esperar que la prudencia y la calma operen sobre un planteo de dudosa constitucionalidad, ausencia de rigor, y muy imprudente por sus esperables efectos económicos. PÁGINA 6

HERNÁN BONILLA

Desafíos y dilemas criollos

Los números hoy nos dan bien, pero vamos rematadamente mal. No hay un tema esencial en que hayamos avanzado en la bonanza más grande de los últimos setenta años. PÁGINA 15

PAUL KRUGMAN

El error de la hoja de Excel

Reinhart y Rogoff han admitido el error de codificación y han afirmado que nunca aseguraron que la deuda provoque necesariamente un crecimiento más lento. PÁGINA 20

NO EXISTÍAN PREVISIONES PARA UN USO TAN INTENSIVO DE LAS CARRETERAS DEL PAÍS

Treinta mil camiones desafían sistema vial

El Ingeniero Industrial Juan Operti, Director Ejecutivo de logística y operaciones en Costa Oriental y Director Ejecutivo de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay, sostiene que no se presentan riesgos logísticos en cuanto al manejo de carga por contenedores ni en lo que refiere a la eficiencia de los servicios portuarios. En cambio, donde los riesgos existen es en el mantenimiento de las rutas, que presentan un gran deterioro. Treinta mil camiones moviendo cargas en las rutas de todo el país, desafían el sistema carretero.

Si bien se ha hecho un esfuerzo muy importante, el uso tan intensivo de las rutas debido a la revolución agrícola que ha tenido el país, plantea un desafío enorme. No estaba prevista esa utilización tan intensiva de las carreteras. A eso hay que sumarle dos plantas de ce-



“Un nuevo tema para el país es la denominada logística de proyectos”

lulosa y junto con la producción maderera en niveles históricos y los granos, se superó cualquier previsión de los gobiernos

que se han ido sucediendo en el país.

El ferrocarril en desuso complica ya que es el transporte ideal para movilizar mercaderías de gran porte y bajo valor. La interconexión entre sistemas de carga, daría la posibilidad de expandirnos, de ser más eficientes y tener menores costos. PÁGINA 4

LOGÍSTICA DE PROYECTOS | La llegada de equipos para parques eólicos está poniendo a prueba al puerto de Montevideo

Las trabas argentinas juegan a favor

► Hay que ser cuidadosos cuando se habla de “apagón logístico”: el manejo de contenedores está siendo eficiente

LUIS CUSTODIO

El Ingeniero Juan Operti advierte que el gran desafío logístico del país en 2013 es manejar con eficiencia los centenares de aerogeneradores que están llegando al puerto de Montevideo para los parques eólicos. Dice que, como centro de distribución regional, las trabas argentinas nos favorecen, y aboga por un acuerdo multipartidario que deje sentadas las bases para el respaldo que el sector necesita. A continuación, un resumen de la entrevista.

—El manejo de cargas en las terminales portuarias, en especial Montevideo, ¿es uno de los grandes desafíos logísticos que enfrenta el país en la actualidad?

—El principal desafío que se presenta este año es la denominada “logística de proyectos”, un tema nuevo en el país, por la magnitud de esos proyectos: instalaciones de gran porte que llegan para instalarse en distintos puntos del territorio y sin un buen traba-

jo logístico, podemos tener problemas mayúsculos. Entre esos proyectos, los eólicos son los que en este primer semestre nos ponen a prueba: en esta parte del año han comenzado a arribar los distintos componentes de esos aerogeneradores.

Eso obliga a que el puerto de Montevideo funcione como un sistema organizado entre sus distintas terminales, tanto la especializada de contenedores como los muelles públicos, así como la colaboración de la Administración Nacional de Puertos. Por ejemplo, necesitamos cruzar distintas maquinarias para que trabajen en los muelles públicos y en la terminal especializada coordinadamente y eso necesita de permisos y compromisos de todos.

Estamos hablando de torres de entre 80 y 100 metros; las aspas también tienen decenas de metros de largo, los rotores pesan no menos de 25 toneladas, por lo que manejar esos equipos, en la descarga de los barcos y el almacenaje provisorio en el puerto, requiere de

mucha coordinación y equipamiento. Fundamentalmente, si tenemos en cuenta que están llegando varios embarques de ese tipo, centenares de esas enormes estructuras y que en algún caso, coinciden en las fechas en que se encuentran en puerto.

Pero después hay que llevarlos a su destino y esa es una operación de enorme exigencia, que necesita de un convoy de vehículos especiales de gran porte.

—Varios consorcios tienen contratos con el Estado que les asegura determinadas condiciones económicas pero si cumplen con los plazos. El tiempo apremia en estos casos...

—Es que si no lo hacemos bien, corremos el riesgo de desestimar a quienes vienen detrás. Las grandes empresas toman muy en cuenta cómo un país responde desde el punto de vista de la logística. Descarga, almacenamiento y despacho, etapas que si no se cumplen bien, van a comprometer no solo la tarea del puerto para estas y otras cargas, sino que serán un mal precedente para



Ingeniero Juan Operti

FICHA TÉCNICA

Juan Operti es Ingeniero Industrial (UdelaR) y MBA de la Universidad Católica en convenio con St. Thomas University (USA). Actualmente es Director Ejecutivo de Logística y Operaciones en Costa Oriental, Gerente de Logística de Katoen Natie para Sudamérica y Director Ejecutivo de la Cámara de Zonas Francas del Uruguay (CZFUY). Es consultor internacional en la materia, además de docente de “Operaciones y Logística” en la Universidad ORT.

nuestra capacidad logística y resultará un contratiempo para los consorcios que han invertido en el país.

Apagón logístico

—El Presidente Mujica utilizó el término “apagón logístico” hace un par de años al referirse a las dificultades que enfrenta el país. ¿Ese “apagón” está próximo?

—Tenemos que ser cuidadosos cuando se habla de apagón logístico. En lo referente al manejo de carga por contenedores, Uruguay no tiene proble-

mas de ese tipo en el horizonte. La terminal especializada y los muelles públicos cuentan con capacidad operativa suficientemente dimensionada como para seguir expandiéndose; además, la actual capacidad operativa puede absorber la carga proyectada de aquí a 5 o 10 años.

—Pero eso ocurre porque hubo una desaceleración en el volumen de cargas manejado...

—No es así, inclusive si la demanda no se hubiera desacelerado como efectivamente ocurrió, hoy el puerto podría haber seguido absorbiendo un

Acuerdo político de consenso para el próximo período de gobierno

—La logística tiene escasa visibilidad para quienes no están directamente vinculados a la actividad...

—Al sector le falta marketing. Para el ciudadano de a pie, el motor del país sigue siendo carne, cuero, leche. Cuesta a veces que la gente lo identifique. “Cuando no lo podés tocar, es un servicio”, lo definió una vez The Economist y eso es en parte lo que hace que no se le dé la real dimensión en el total de la economía uruguaya.

Las exportaciones de servicios turísticos, deslocalizados (audiovisuales, asesorías profesionales) y logísticos en

conjunto, son la tercera parte del total de las exportaciones globales y equivalen a un 7% del PIB. Las exportaciones de servicios exclusivamente logísticos se ubicaron en el orden de los 1.500 millones de dólares el año pasado. Y creo que este año seguirán creciendo y posiblemente superen a la exportación de servicios turísticos, teniendo en cuenta los problemas que está viviendo esa actividad. A su vez, la actividad global del sector logístico representa cerca de un 4% del PIB.

—El actual gobierno ha entrado ya en el último tramo de su gestión. ¿El

sector tiene alguna expectativa especial para el futuro próximo?

—Lo que debería dejar establecido este gobierno, ya que no tiene tiempo real para llevarlo adelante de por sí, es la firma de un gran compromiso país por una política de logística, transporte y puertos, generado por un grupo en el que participen los principales decisores ejecutivos públicos y privados. La idea es que elaboren una propuesta y la entreguen al Parlamento, donde se examinen los nodos estratégicos del país, como ser los puertos de Montevideo, Nueva Palmira y el futuro puerto de aguas profundas,

los corredores viales, lo ferroviario, las zonas francas, los pasos de frontera. Un marco global, consensuado, que sea un compromiso para aprobar en la próxima legislatura. Es el mayor aporte que debería hacerle el sistema político al país, de cara a la próxima elección, en estos temas. Sé que en tiempos electorales eso es difícil, pero creo que el país ha madurado lo suficiente como para llevar adelante un compromiso así. Los expertos de cada partido, no tengo ninguna duda que se pondrían de acuerdo en muy pocas reuniones. Falta que lo político opere en la misma línea mirando hacia adelante.

de los centros logísticos uruguayos

crecimiento a tasas como se dieron en años anteriores.

—Otro tema son los granos, con una cosecha de soja que anuncian será récord...

—El puerto de Nueva Palmira está jugando un rol fundamental y su Zona Franca es el principal punto de partida de productos extrazona. Aún hay capacidad operativa, pero con una amenaza mayor por el enorme crecimiento de la actividad, que puede determinar en la actual zafra, demoras en el despacho de los buques.

Donde sí debemos pensar en el riesgo de un apagón logístico es en el mantenimiento de las rutas, donde la saturación de camiones lleva a un gran deterioro. Treinta mil camiones moviendo cargas en las rutas de todo el país, desafían el sistema carretero.

—¿Faltó previsión?

—No estaba previsto un uso tan intensivo de las rutas. A eso hay que sumarle dos plantas de celulosa, porque la segunda ya estará activa en poco tiempo, y junto con la producción maderera en niveles históricos y los granos, superó cualquier previsión de los gobiernos que se han ido sucediendo en el país.

El ferrocarril en desuso nos complica. Es el transporte ideal

para el transporte de mercaderías de gran porte y bajo valor como es el caso de las maderas, la celulosa y los granos. La interconexión entre sistemas de carga, la utilización del concepto multimodal que se aprovecha en todas partes del mundo, nos daría la posibilidad de expandirnos, de ser más eficientes, tener menores costos, etc. Es fundamental que eso ocurra en el país.

Con la nueva ley de asociación público-privada hay que pensar en la reincorporación cuanto antes del ferrocarril para el transporte de granos y madera. Es imprescindible, las rutas ya no lo soportan.

Valor agregado

—¿Las empresas han internalizado el concepto de logística como agregado de valor?

—Sin dudas. El protagonismo de la logística dentro de la actividad empresarial ha ido ganando terreno. La explicación a este fenómeno debe buscarse en el cambio producido en los factores de valoración cualitativa por parte del cliente en el mercado. Los clientes han pasado de valorar simplemente la calidad del producto, a valorarla conjuntamente con la ca-

lidad en los servicios logísticos asociados a la adquisición y suministro del producto, así como a la asistencia postventa. Es decir, a los servicios logísticos que acompañan —o “envuelven”— a esas operaciones. Las empresas se preparan, estudian, invierten en logística.

—El factor costos logísticos pesa muy fuerte en una operación comercial...

—Hay factores que impactan muy fuerte. En costos logísticos portuarios somos competitivos, e incipientemente, la Hidrovía comienza a jugar a favor en materia de transporte de mercaderías.

Pero los combustibles y la mano de obra nos hacen más caros que los demás países de la región. Eso encarece la salida de algunas mercaderías en tránsito, por ejemplo provenientes de la Mesopotamia argentina, que hoy evalúan si es mejor venir por Montevideo o tomar la opción de Buenos Aires.

A pesar de todo eso, seguimos teniendo factores competitivos que nos son muy favorables.

—¿Cuáles son?

—Como centro logístico de distribución regional, nos sigue favoreciendo ser un centro seguro para el almacenamiento de mercaderías, que en el país

se hace muy bien. Los marcos legales de zonas francas y puerto libre también son un diferencial a favor.

Hay otra particularidad que nos beneficia. Generalmente, los *hub* logísticos —como los casos de Singapur, Amberes o Panamá— tienden a ser ciudades de países pequeños en regiones donde hay Estados muy grandes a su alrededor; generalmente, se trata de países conocidos como “buffer”, con mercados internos muy pequeños, que tienen una visión enfocada en lo internacional. El mercado es el exterior. Si se estableciera un centro de distribución en Brasil, sus operadores estarán muy atentos a lo que pasa en el mercado interno y tal vez desatiendan el mercado argentino, paraguayo, uruguayo.

Generalmente, las empresas internacionales buscan países pequeños cercanos a grandes economías. Es una condición determinante, y si lo hacemos bien, como se está haciendo en Uruguay, las posibilidades son enormes.

Las empresas internacionales, por 15, 20 o 50 dólares más, aún prefieren centralizar sus inventarios para la distribución regional en nuestro país por

esos factores a favor. Hay confianza en Uruguay.

Gracias a Argentina

—¿Cómo han impactado en el sector las dificultades comerciales con Argentina?

—Favorablemente. En estos momentos, cuando Argentina presenta ciertas vulnerabilidades, por ejemplo con las declaraciones anticipadas juradas, ha sido enormemente beneficioso para el centro de distribución regional de Uruguay, porque muchos importadores argentinos u otras empresas internacionales, tienen sus stocks en nuestro país, no los nacionalizan hasta que no están las declaraciones anticipadas emitidas y recién allí toman su decisión.

—¿De qué beneficio hablamos con esa situación?

—El beneficio para el país es el pago de piso, pero también ir adelantando algunas actividades de valor agregado. Por ejemplo, todos los días aparece una norma nueva en Argentina que exige ponerle determinada etiqueta a los productos, y eso se hace acá. Entonces hay que contratar

(Continúa en la pág. 6)

Modelos logísticos locales se reproducen con éxito en otros países

—La normativa que beneficia a los centros de distribución en Uruguay está en fase de estudio, sobre todo en cuanto a las zonas francas, ¿cómo observa esa realidad?

—En Panamá, por ejemplo, que es el *hub* de distribución logística para Centroamérica, México, Colombia y Venezuela, toman como modelo los esquemas utilizados en Uruguay. Los operadores logísticos que se instalaron en donde antes estaban las bases estadounidenses en el Canal de Panamá, han sido seleccionados por grandes compañías que también tienen asiento

en Uruguay y que les han puesto como requerimiento, para operar allí, que cumplan con determinadas condiciones de operativa que se dan en nuestro país. Uruguay está exportando un modelo de distribución regional. Tenemos tres casos concretos: uno en el sector farmacéutico, uno de productos electrónicos y otro en dispositivos médicos. Los tres instalados en Uruguay y nos solicitaron que les ayudáramos a seleccionar operadores logísticos que aplicaran este modelo allá.

Podemos llevar adelante —y de hecho lo hacemos— logística de altísimo

valor agregado. Ensamblajes de gran precisión, preparación de productos farmacéuticos, etc. Buena parte de esas actividades se desarrollan en las zonas francas, que son la base de nuestro país como centro de distribución regional.

La ley de creación de zonas francas es un marco de referencia para muchos países, por eso desde la Cámara de Zonas Francas se sigue muy de cerca el proyecto del gobierno que propone sustituirla por otra normativa. Consideramos que hay que modernizar la ley, pero no derogarla.

—¿Entiende que bajo la ley de zonas francas se amparan otras actividades que no deberían estar en ese régimen?

—La Cámara de Zonas Francas está elaborando un código de ética. Porque hay gente que no hace las cosas bien y hay que ir filtrando. Hay muchas actividades que son de enorme interés para el país, con un desarrollo que ha ido creciendo fuerte, con miles de personas trabajando, donde se pagan los salarios más altos del país, pero para que no se deslegitime hay que separar las actividades genuinas de una zona franca de las que no lo son.

Las trabas argentinas juegan a...

(Viene de la pág. 5)

gente, adquirir los materiales, etc. O un cable determinado de cierto producto tiene que cumplir con una norma más exigente, entonces eso hay que producirlo o comprarlo acá, y sustituir el que ya no se puede utilizar. Ello implica mucha gente trabajando acá, preparando la mercadería y agregando valor.

—*Como centro de distribución regional, ¿la actividad se resiente con una coyuntura global menos auspiciosa?*

—Lo bueno es que el centro de distribución regional es una actividad que para el país significa excelentes ingresos en tiempos de crisis y en tiempos de auge. ¿Por qué? En tiempos de auge, las empresas internacionales centralizan sus inventarios para tener una rápida respuesta a los clientes porque hay una alta demanda. En tiempos de crisis, a su vez, las empresas centralizan sus mercaderías en tránsito en un lugar seguro para cautelosamente ir distribuyéndolas a medida que los mercados se las van pidiendo, pero no quieren nacionalizar sus mercaderías hasta no estar seguros por ejemplo, de que van a cobrar lo que corresponde por ellas.

Los servicios en economías como la de Uruguay están llamados a jugar el rol de la innovación y el valor agregado. Un ejemplo: hoy Australia exporta más servicios asociados a la tecnología de la leche que productos lácteos. Imaginemos el día en que Conaprole exporte más de servicios asociados a tecnología láctea que el producto lácteo que ya exporta en un volumen muy importante. Son paradigmas que deberíamos tener como meta.

Más sobre el nuevo impuesto



Estamos todavía a tiempo. Si por sobre la ideologización de las discusiones se privilegia el buen sentido, y no el afán de derrotar a los que piensan de modo diferente aún dentro del propio gobierno, si se actúa serenamente, todavía se está a tiempo de parar esta iniciativa tributaria, también de dudosa constitucionalidad. Una iniciativa que, además, no tiene ningún estudio técnico que la avale, sin causalidad demostrada entre lo que quiere resolver y el modo de lograrlo, sin proponer nada nuevo que entusiasme a nadie. Solo seguir retrocediendo.

SIN ESTUDIO DEL MGAP. No es lo peor, pero ya he mencionado que no hay ningún estudio serio que muestre que el sector agropecuario tributa menos que los demás. Los que han afirmado lo contrario no han mostrado un solo número. Yo reitero acerca de la existencia de un estudio de la propia DGI que muestra otra cosa como ya lo detallé en su momento. Tampoco hay ningún trabajo serio que pruebe que un impuesto a la tierra como éste, puede generar algún efecto sobre la mal llamada concentración de la tierra, fenómeno desconocido en la década del noventa según el Censo de 2000, y muy pronunciado en el periodo 2001-2011 según el Censo siguiente. Por el contrario hay un estudio ya algo viejo encabezado por el hasta hace poco director de la Oficina de Programación y Política Agropecuaria del MGAP, quien a través de un modelo de equilibrio general computable, a pedido de la CAF (Cooperativas Agrarias Federadas), demostró lo contrario, es decir el efecto concentrador que tiene este tipo de impuesto.

Es una pena que el MGAP no gaste algún tiempo en medir efectos económicos de medidas de política pública. Sobre la base de números serios es mucho más fácil discutir, persuadir, convencer. Aunque pensándolo bien, esta falta de cuantificaciones ya debe dejar de llamar la atención. En efecto, llevamos tres años de gestión, tres años de propiciar una nueva política de cuidado del suelo equivocada y el MGAP no ha aportado ni un solo número, ni una sola cuantificación acerca de lo que costará al país su aplicación. No sabemos cuál puede ser la superficie que se deje de cultivar, y cuáles pueden ser las pérdidas en variables de la economía global si el país redujera su área agrícola como consecuencia de la aplicación de los planes de suelos del MGAP, que suponen un agravio duro al derecho de propiedad. La ausencia de cálculos de impacto social y económico, derivados de diversos escenarios de reducción de la producción agrícola, constituye una carencia increíble, en particular cuando se puede afectar la suerte de miles de uruguayos, en especial los que se habían beneficiado de la aparición de la agricultura en zonas no tradicionales.

MOMENTO. También resulta increíble que un nuevo impuesto que, con seguridad tendrá efectos económicos severos, se decida aplicar en un momento en el que claramente se empieza a perder dinamismo en el sector. Es notorio que salvo por un año excepcional desde el punto de vista climático, la producción de muchos rubros viene experimentado un estrechamiento severo de sus márgenes, en particular por el impar crecimiento de costos internos, sumado a un clima de negocios cada vez más adverso a la inversión. A este aumento de los costos hay que sumar un pronóstico de precios para la agricultura para el próximo año que no es como era antes, y que con toda probabilidad sitúe la soja bien debajo de los 500 dólares, al



El momento requiere prudencia

maíz apenas por encima de los 200, y al trigo en algo parecido a 240. Y como noticia que debería convocar a la prudencia, una de las empresas agrícolas más grandes anuncia su reducción prácticamente solo a los campos propios. En este clima al menos dudoso, lo prudente sería no hacer olas. Y menos aún propiciar una lucha contra la concentración de la tierra que solo tendría el efecto de generar una zafra extraordinaria de honorarios de escribanos, pero nada de signo alentador. Tal lo que expresa en sólido documento la Cámara de Comercio cuando señala que “el sistema tributario en su conjunto debería tener como objetivo garantizar el principio de neutralidad, sin alterar las condiciones de mercado o, en otros términos, no provocar distorsiones de la oferta, de la demanda y de los precios y de esta forma fomentar la inversión productiva y mejorar las condiciones de competitividad de la economía para lograr un crecimiento sustentable en el tiempo”.

NÚMEROS. A falta de cálculos oficiales que espero aparezcan en la discusión parlamentaria, propongo mirar los siguientes. Según datos de DIEA hay en el país 454 productores de más de 3.000 hás. y unos 2.365 productores de entre 1.000 y 3.000 que se dedican solo a la ganadería. Asumamos que estos productores se encuentran en tierras de menos potencial (caso contra-

rio realizarían agricultura o lechería) y que sus campos valen en promedio US\$ 3.000 por hectárea (o US\$ 500 de valor Catastro). Si en base a estos supuestos calculamos que pagarán el impuesto la mitad de los de 1.000 a 3.000 y todos los de más de 3.000 hás., tendríamos 1.636 productores afectados y una superficie de 4.042.000 hás. Para estos productores, si usamos como referencia los datos de los grupos CREA en 2012, el mejor año de la historia, tenemos que su ingreso neto antes de impuesto a la renta fue de 128 US\$/há., o sea un 3,5% del capital invertido en tierra y ganado. Ese número será menor en el ejercicio que cierra a 2013 ya que la baja en el tipo de cambio y la inflación desmejoraron la ecuación ganadera. Este tipo de productor tendrá que pagar ahora un nuevo impuesto que le costará entre 20 y 27 US\$/há. que debe sumarse al impuesto a la renta, una cifra similar. En definitiva el nuevo impuesto, ciego a la suerte de la empresa, se va a comer para más de dos mil productores y 4 millones de hectáreas, una buena porción de la renta neta después de pago de IRAE, no inferior al 30%. Pero lo peor está en lo que sigue.

DISCRECIONALIDAD. En efecto, con ingresos netos de menos de cien dólares que han sido comunes en la historia, el impuesto puede comérselos todos; en particular, y esto es lo más duro de tragar, porque se aplican sobre el valor de catastro que se cambia con una simple determinación administrativa del MEF. Es decir que el impuesto que se aplica sobre un valor menor al de mercado, mañana con el argumento de ajustar los valores catastrales a la realidad, simplemente se puede expropiar el campo.

En definitiva cabe esperar que la prudencia y la calma operen sobre un planteo de dudosa constitucionalidad, ausencia de rigor, y muy imprudente por sus esperables efectos económicos.