

Impulso forestal

Fuente: Presidencia

Desde su aparición hace más de 60 años, el sector forestal ha sido un actor clave al momento de impulsar los modos y medios de transporte en Uruguay. El quehacer de esta actividad contribuyó a la modernización del transporte carretero, el renacimiento del transporte fluvial y, próximamente, el del ferroviario. ¿Qué cambió y hacia dónde apuntar ahora?



Así como existe un mapa político de Uruguay que lo divide en departamentos y muestra sus límites y capitales, de la misma forma puede dibujarse una cartografía logística del país: con sus propios ejes, vías y moviéndose en distintas direcciones. Hoy ese mapa no es el mismo de hace 60 años, cuando nació la Sociedad de Productores Forestales (SPF). Tampoco seguía igual hace 20 años, antes de que llegaran las fábricas de celulosa, y tampoco será idéntico dentro de 10 años más. Por sus características, el sector forestal –con grandes volúmenes por movilizar– ha empujado desde su trinchera algunos de esos cambios, convirtiéndose en uno de los impulsores de modos y medios de transporte en el país.

“La forestación empuja el sistema logístico de Uruguay, porque tiene el volumen para hacerlo, y es bienvenido porque se benefician todos”.
Ing. Guillermo Mera

KILÓMETRO A KILÓMETRO

Aunque es común pensar que Uruguay es un país pequeño y que eso facilitaría el transporte terrestre, lo cierto es que siempre ha presentado diversos desafíos. La falta de inversión por años en infraestructura vial, el hecho de que muchas vías no estuvieran proyectadas para soportar grandes configuraciones de transporte pesado y, además, que un gran número de ellas pasara por centros poblados fueron algunas de las condiciones adversas que tuvo que sortear la forestación al abrirse camino en el país. Sin embargo, para el Ing. Guillermo Mera, especialista en logística y comercio exterior, “el camión es el instrumento más versátil y va a existir siempre. Es el que llega al monte, a la planta, está en todos lados y puede unir otras modalidades”.

“El modo fluvial tiene una enorme ventaja competitiva, no solo como vía de transporte alternativo a las carreteras, sino como una oportunidad de negocio para prestar servicios navieros a las empresas que utilizan este medio”.

Ing. Com. Ricardo Brunner



Gentileza: Ricardo Brunner

Ing. Com. Ricardo Brunner.

Los privados y el Estado se vieron en la necesidad de invertir en materia de vialidad y caminería. En los últimos años, el sector público ha venido realizando grandes avances en obras viales que permiten mayor seguridad y el tránsito de mayor capacidad rodante. Así, los bitrenes llegaron a Uruguay entre 2011 y 2012 para pasar de las 45 toneladas que transportaban los camiones convencionales a mover 57 toneladas. De la misma forma, el año pasado se realizaron las primeras pruebas para implementar tritrenes que llevarán hasta 74 toneladas, que conseguirán mayores productividad y eficiencia.

El uso del transporte carretero para la forestación no solo contribuyó a la readecuación de las carreteras, sino a la profesionalización y al uso de la tecnología. Ricardo Brunner, gerente logístico de Montes del Plata, explica que “significó mucho trabajo de capacitación, entrenamiento y profesionalización de nuestros prestadores de servicio. Fue un trabajo intenso, que se mantiene hasta el día de hoy”. También se introdujeron tecnologías innovadoras para ese momento como transmisión automática, sistemas de medición de peso para no sobrepasar los límites autorizados, sensores de cinturón de seguridad y frenos ABS; así como el uso de GPS para controlar velocidades máximas y tiempos de espera.

A futuro, además de contar con un óptimo mantenimiento de rutas, se debería apuntar a mejorar la calidad de las mismas o el trazado de aquellas que sean identificadas como prioritarias para el uso de nuevas configuraciones de transporte (como bitrenes y tritrenes). “Existe un gran desafío en materia de infraestructura vial, la que se debe ir adaptando a las nuevas tecnologías y tipos de transporte que ya se están usando en otras partes del mundo. Afortunadamente, el Estado ha estado realizando los trabajos necesarios de adecuación de la infraestructura vial, que va a permitir alinear el transporte en Uruguay con lo que están haciendo otros países forestales. Eso nos coloca en una posición de igualdad de condiciones para competir mejor”, sostiene Brunner.

Para Mera, la clave sería, además, la vinculación con otros rubros agropecuarios para que la inversión sea provechosa para más de un sector. “La forestación debería trabajar de forma conjunta con la agricultura y conocer sus flujos de granos, para tener una visión más amplia de las cargas y rutas a promover. Lo importante es impulsar rutas que tengan sinergias con otras cargas que mueven grandes volúmenes”.

RÍO ARRIBA

Por otro lado, el resurgimiento del transporte fluvial nacional vino de la mano de la forestación gracias a los emprendimientos de Botnia/UPM y

MT

MobilTrack



RASTREO Y CONTROL DE FLOTA

- Detección de distracción y somnolencia
- Control de funcionamiento de la unidad
- Control de consumo de combustible
- Control de viajes automático
- Monitoreo de puntos ciegos
- Monitoreo de neumáticos
- Mensajería y navegación
- Resúmenes de actividad
- Rastreo en tiempo real
- Cobertura mundial
- Control de peso

**LOS MEJORES RESULTADOS
COMIENZAN CON LA MEJOR
TECNOLOGÍA Y LA SOLUCIÓN
ADECUADA**

Homologado MTOP - SICTRAC

Montes del Plata, que empujaron el sueño de resucitar la marina mercante en Uruguay. Ambos transportan ya sea celulosa (UPM desde Fray Bentos a Nueva Palmira) o madera (Montes del Plata desde Río Negro a Punta Pereira), utilizando un sistema de barcazas a través del río Uruguay.

“El transporte fluvial fue parte crucial de nuestra estrategia logística. El sistema fue implementado para poder movilizar como mínimo un 50% de la demanda de madera que consume la planta industrial”, detalla el gerente logístico de Montes del Plata. Para esto se construyeron cuatro barcazas de 500 toneladas cada una (tres de ellas en el astillero de la Armada) y dos empujadores fluviales.

“Todo el que esté en el ambiente tiene que tomar conciencia de que con el ferrocarril hay una herramienta a explorar, desarrollar y aprovechar para sacarle el jugo”. Ing. Guillermo Mera

Gentileza: SPF



Ing. Guillermo Mera.

Los circuitos fluviales de ambas empresas son permanentes y han permitido desarrollar un cabotaje diario. “La capacidad del uso del río es infinita”, explica Mera. “Hoy hay algo de soja que viene de Paysandú a Nueva Palmira. El volumen que se puede traer por el río desde Paysandú o Salto es 20 o 50 mil toneladas y no se justifica por sí solo. Pero si ya estás ahí es necesario estar con los ojos bien abiertos para ver dónde hay un nicho de oportunidad de negocio para desarrollar”.

Brunner también opina que es necesario mirar con detenimiento el modo fluvial, tanto para transporte como para servicios fluviales como diques secos y astilleros. “Uruguay está rodeado de agua y la vía fluvial tiene una enorme ventaja competitiva, no solo como vía de transporte alternativo a las carreteras, sino como una oportunidad de negocio para prestar servicios navieros a las empresas que utilizan este medio”, explica. “La infraestructura vial ha ido mejorando y las rutas van a ser cada vez más modernas, pero el río nos abre opciones. Claramente eso va a significar revisar también la infraestructura portuaria



Barcaza construida en los astilleros del Dique de la Armada.

para que se adecue a esta opción, pero la alternativa existe. Paraguay es un gran usuario de la hidrovía y ellos han desarrollado esta industria de manera exitosa. Aquí hay un nicho que se debe investigar para tomar las oportunidades que están ahí afuera, esperando. Hay una demanda potencial que se debe analizar. Hay por supuesto un desafío en términos de productividad y competitividad relevante al momento de realizar inversiones, pero todo puede ser analizado y estudiado para ver las posibilidades. Creo que Uruguay podría posicionarse como una opción importante en esta área”, sostiene Brunner.

EN MARCHA

En 2017, con solo 500 mil toneladas transportadas, el tren –décadas atrás el máximo medio de transporte de carga del país– confirmaba su crisis. En las negociaciones del Estado con UPM por la

instalación de la tercera planta de celulosa del país se concretó el Proyecto Ferrocarril Central, vía que unirá Paso de los Toros con el puerto de Montevideo con estándares modernos. La capacidad de carga aumentará de 18 a 22,5 toneladas por eje y la velocidad pasará de 40 a 80 km/h. Las obras empezaron en mayo de este año y su operación está proyectada para 2022. “UPM usaría, a grandes números, la mitad de la capacidad de la vía, por lo tanto, queda la otra mitad para ser explotada y creo que como uruguayos tendríamos que preocuparnos por que se explote. La inversión ya está, guste o no, y hay que aprovecharla”, sostiene Mera.

Para que esto se concrete, según el especialista en logística sería necesario darle flexibilidad al sistema. “Es básico que el ferrocarril entre al puerto y no vaya solo conectado a la



DESDE EL TOCÓN AL CAMIÓN

Tigercat y Latin Equipment acumulan más de 25 años de experiencia dedicada exclusivamente a la operación forestal.

Hemos aprendido junto a nuestros clientes la importancia de variables clave como disponibilidad mecánica y costo por tonelada.

Llámenos hoy para conocer nuestros sistemas desde el Tocón al Camión.

www.tigercat.com



LATIN EQUIPMENT URUGUAY S.A.

MONTEVIDEO MIRAFLORES 1445 Of. 206

TACUAREMBÓ RUTA 5 KM 387,5

TEL. VENTAS 091786333

LEU@LATINEQUIR.COM

Tigercat

“La adecuación de la infraestructura vial permitirá alinear el transporte en Uruguay con lo que están haciendo otros países forestales. Eso nos colocará en una posición de igualdad de condiciones para competir mejor”.

Ing. Com. Ricardo Brunner

terminal de UPM sino a varias terminales, incluyendo las de acceso público”, dice Mera. Además, sería necesario contar con *hub* logísticos o puntos de redistribución en determinados lugares de la vía que permitan a otros actores acopiar cargas y subirlas al tren. “Sé que la gente de la Sociedad Rural de Florida está pensando en hacer un hub logístico en torno al ferrocarril. Otro debería desarrollarse en Paso de los Toros, que es el punto donde termina el Ferrocarril Central. Se podría llegar hasta ahí con la vía que viene de Rivera, que ya ha sido reparada, o llegar desde otros puntos al norte del río Negro para aprovechar el Ferrocarril Central”.

Las posibilidades están, pero Mera explica que los actores solo se sumarían si se encuentran eficiencias de costo y tiempo. “Hay que empezar a buscar sinergias, cargas de uno, cargas de otro, dónde consolido volúmenes para después venir con ese ferrocarril. Ese es un trabajo de todos. Todo el que esté en el ambiente tiene que tomar conciencia de que hay una herramienta a explorar, desarrollar y aprovechar para sacarle el jugo”. Los deberes están claros. ■



Gentileza: Montes del Plata