

12 Conclusiones

12.1 Introducción

El presente capítulo resume las principales conclusiones del Observatorio realizado sobre la investigación Prospectiva Tecnológica de Transporte y Logística para el Uruguay del 2015, efectuado en los años 2001-2002, a los cinco años del mismo, ejecutado por el equipo coordinador de la Universidad de Montevideo.

Realizamos un corte al año 2005 de las tendencias y proyecciones prospectivas indicadas en el informe original señalando la pertinencia o las desviaciones a las mismas. De la misma manera observamos la evolución de las conclusiones y recomendaciones originales, planteando los ajustes que correspondan.

El objetivo general del estudio consistió en ampliar la capacidad de conocimientos y proyectar un marco de referencia general para la toma de decisiones en materia de política de estado, inversiones públicas y privadas, comercio interno o externo, educación y capacitación, así como otras decisiones relevantes.

Dentro de los objetivos específicos se observó la importancia de identificar sobrecostos y externalidades negativas, que paga la sociedad, así como externalidades positivas, que potencialmente benefician a la misma, y también otros factores.

12.2 Conclusiones

- El presente trabajo de Observación sobre el Transporte y la Logística en Uruguay en un entorno de tiempo determinado ha sido el primer paso para la observación sistemática. Los expertos participantes en los paneles, con sus intervenciones, aportes de información y discusiones enriquecedoras han sido una base conceptual fundamental en la elaboración del mismo.
- El observatorio de la prospectiva confirmó las conclusiones originales acerca del crecimiento significativo de las actividades Logísticas en el Uruguay, tendencia que continuará en el horizonte del 2015, configurándose en un factor de desarrollo del país.
- En el Sector Logística se observó la mejora en la productividad por mayor eficiencia en la gestión, incorporación de nuevas tecnologías y crecimiento en la capacitación especializada.
- El Observatorio ha revelado que una forma de impulsar el Sector de Transporte y Logística se facilitará optimizando las capacidades y habilidades de los recursos humanos y con el uso de la innovación y la tecnología.
- El Observatorio ha revelado la conjugación de diferentes medios de Transporte, vial, ferroviario y fluvial, en un incipiente Sistema de Transporte Integrado. Confirmando por la vía de los hechos la visión de la Prospectiva de un diseño institucional público y privado para el sector que actuando en libre competencia maximice la eficiencia y la competitividad entre medios. En este Informe aparecen ejemplos en ese sentido.
- Observamos que la consolidación del sector Transporte y Logística eficiente y productivo continúa ligada a la realización de prácticas comunes, como:
 - Prácticas de coordinación, análisis de situación y planeamiento estratégico del sector, a nivel nacional, con la participación y compromiso de los decisores de políticas públicas, empresas privadas y centros académicos relacionados.

- Continuar la observación sistemática de las tecnologías disponibles en el mundo, aplicables al transporte y logística en Uruguay como práctica imprescindible.
- Los avances producidos en el transporte de algunos productos está haciendo avanzar en modelos multimodales que han asegurado la confiabilidad y eficiencia en el mercado. Estas prácticas aún tienen mucho campo de avance en el universo del transporte, con el apoyo de los tomadores de decisión.
- La metodología del Observatorio condujo al panel de expertos a analizar la incidencia de los aspectos externos del transporte que afectan a la sociedad y a su entorno físico. Este tema aparece en el estudio como desarrollo de objetivos específicos o externalidades.
- Las externalidades del transporte como beneficios y sobrecostos al sistema que transfiere a la sociedad. Estas son poco conocidas en algunos casos o escasamente corregidas o mitigadas, y serán objeto de algunas recomendaciones en este trabajo.
- Observamos en el estudio la significación de las externalidades en el mercado de transporte, en la oferta y demanda, los beneficios y sobrecostos que estas conllevan y que alteran el sistema de precios.
- El Observatorio constató la pertinencia del estudio de externalidades positivas y negativas, entre las cuales estaba la prospección para el periodo 2005-10 de la introducción del biodiesel (como combustible alternativo a los fósiles). Hecho que ya aparece como inminente y que ya es de aceptación general su imperiosa necesidad.
- El Observatorio constató nuevamente la oportunidad del estudio de Medio Ambiente y como es afectado por el transporte y las medidas que se proponen para su mitigación.
- El análisis de externalidades llevó a un primer análisis del tema de la Seguridad en el tránsito y de sus costos. La investigación comparada de esta accidentología en el mundo concluye la importancia de avanzar en forma decidida en estos estudios y en la toma de decisiones operativas y pertinentes
- El Observatorio nuevamente reveló que el concepto clave innovador para la integración de los cuatro modos de transporte es el multimodalismo como herramienta principal.
- El estudio condujo a la importancia de la ingeniería logística en la distribución física de mercaderías, cumpliendo con los paradigmas de las necesidades del consumidor justo-a-tiempo y la calidad total.
- Observamos el potencial del Aeropuerto Internacional de Carrasco para el tránsito, la importación y la exportación al punto que proyectamos un crecimiento mayor que el del PBI, considerando el mayor tráfico comercial derivado de actividades industriales.
- Se considera que el crecimiento de la evolución de cargas aéreas por el aeropuerto internacional de Carrasco seguirá en una visión prospectiva hasta el año 2023 directamente ligado a la prestación de servicios de valor agregado de mercaderías en tránsito y trasbordo hacia y desde la región. El concepto de valor agregado para terceros se corresponde con la normativa de aeropuerto libre en base a la evolución positiva que ha tenido el puerto libre de Montevideo.
- Observamos la importancia del Transporte interno doméstico carretero y los estudios estiman bajos índices de carga transportada.
- El observatorio del sistema ferroviario revela la conveniencia de reacondicionar importantes redes de fuerte flujo forestal y granelero, como ser el puerto de Nueva Palmira y otros centros de producción y distribución.

- Observamos la necesidad, ya reseñada en la prospectiva original, de la interconexión ferroviaria con la región, por los pasos de frontera y su interoperabilidad.
- Observamos la ventajosa necesidad de la conectividad Puerto – Aeropuerto – Centrales de cargas adyacentes.
- Se observa el crecimiento significativo del ferry de Juan Lacaze, transporte fluvial, que se conjuga con otras líneas como Colonia - Buenos Aires y Montevideo - Buenos Aires - La Plata.
- Observamos el caso del Puerto de Nueva Palmira como factor de desarrollo de su localidad y zonas adyacentes.
- Observamos que la dinámica del Puerto de Montevideo muestra la necesidad de mayores áreas operativas y zonas de actividad logística. Como la disponibilidad de las zonas de ferrocarril cercano y/o zonas hacia el oeste.
- La visión prospectiva muestra en el horizonte del año 2015 en adelante la conveniencia de un puerto de aguas profundas en el este, en el océano atlántico, con menos 18 o 20 m. de calado.
- Este puerto de aguas profundas permite visualizar la operatividad de un corredor bioceánico Pacífico – Atlántico con centro en esta terminal.
- El Observatorio manifestó que el desarrollo competitivo del transporte requiere el crecimiento del intermodalismo y del multimodalismo en un sistema carretero ferroviario, y a través de las terminales marítimas.
- Observamos el gran potencial para la región de la Hidrovía Paraguay – Paraná y nuestra pequeña participación solamente con servicios portuarios.