

Seguimos creciendo... 60.000m² de Parque Logístico en Zona Norte

Superficie: 60.000 m² en 6 módulos de 10.000 m² cada uno

Ubicación Estratégica: a 400 metros de Panamericana Km. 25, Don Torcuato

Construcción de primera línea: Altura libre 12 m, Sistema Contra Incendio Sprinklers - NFPA, Dock Levers, Persianas Seccionales, Pisos sin juntas

Equipamiento: Controles de Ingreso-Egreso, CCTV



(5411) 4114-3200
www.loginter.com.ar

de las líneas férreas por camioneros independientes que buscan aumentar su capacidad de tráfico".

La política de reconstrucción ferroviaria encuentra, sin embargo, un conjunto de limitaciones por el deterioro experimentado a lo largo de los últimos 50 años. Al respecto, Oscar Tangelson, director del Departamento de Desarrollo Productivo y Tecnológico de la Universidad de Lanús, puntualizó: "La diversidad de trochas resultante históricamente de privilegiar los intereses individuales de las empresas por sobre la conveniencia de construir un sistema nacional integrado dificulta la incorporación de material rodante que permita unir las diferentes regiones del territorio nacional y la vinculación con los países limítrofes. Un programa de largo plazo de unificación de trochas puede contribuir, decisivamente, a la disminución de los costos operativos del sistema en su conjunto".

Gastón Cossettini, de la gerencia de Desarrollo de la Infraestructura Ferroviaria, no cree que se deba focalizar exclusivamente el tema en el modo

ferroviario: "Es una problemática integral de transporte sistémico con lo cual es necesario analizar cuáles son las prioridades y las implicancias de los otros modos (automotor y fluvial), y tener en cuenta las externalidades como los accesos a las terminales portuarias, las deficiencias que existen para acceder al acopio o al cargar un tren, con qué calidad de la infraestructura vial se accede al acopio de un camión, cómo se carga un tren completo y en qué tiempo".

Por su parte, Alberto Müller dijo que aunque el problema del ferrocarril esté "en lo que no se mueve", es decir, en los rieles, "por los costos que implican el mantenimiento y la renovación de vías, hay que dejar la puerta abierta porque la suba del petróleo torna inestable el sector". Igual postura tiene Cossettini: "La inversión en trenes es a largo plazo y conviene hacerla porque el tema energético está cada vez más complicado, hay que buscar modos que sean sustentables en el tiempo y económicamente eficientes".

Según Oscar Tangelson, "por cada

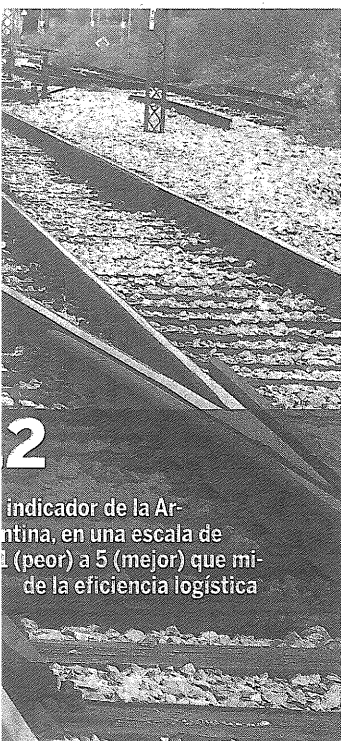
dólar de exportación, el costo de logística alcanza a 0,27, mientras que en otros países como los Estados Unidos, por ejemplo, llega a 0,07. Y una parte de la explicación radica en que en ese país se transporta el 55% de la carga por ferrocarril".

Además -en relación con las inversiones-, según Cossettini hay que pensar en cuál es la mejor asociación en programas públicos-privados para que el Estado asuma el rol de mejorar la infraestructura y el privado el de prestación de los servicios. Señaló que a la industria ferroviaria del país "hay que hacerla renacer", porque hoy los talleres ferroviarios se limitan a la rehabilitación y esto requiere de una posición muy clara por parte del Estado de alentar la construcción en el país de material ferroviario. "Hay que tomar con cuidado -advirtió- todas las experiencias de importación de llave en mano porque por lo general no alientan la transferencia tecnológica ni tampoco la formación de los recursos humanos aptos y necesarios."

Fabio Quetglas, además, destacó que no es sólo una cuestión de inversión,

sino también de calidad institucional: "Lo vemos con la entrega de los subtes de Nación a Ciudad o con las provincias que tampoco logran articularse entre sí. Se ponen en una posición demandante y no asumen un rol activo que las involucre en un proceso en el que se asuma la logística como una actividad económica en sí y como facilitadora de fenómenos económicos. Provincias y municipios deberían involucrarse de una manera más seria en el debate infraestructural. La falta de compromiso hace que no existan plataformas profesionales adecuadas de articulación de los distritos y jurisdicciones para darle estabilidad al sistema de transportes".

Para finalizar agrega Quetglas: "La complejidad urbana, el proceso de especialización económica e incluso las cuestiones ambientales harán de la eficiencia logística un aspecto central del comportamiento económico de los diversos territorios. En la Argentina la logística lamentablemente está mal resuelta y no logra ingresar en la agenda pública, sino por situaciones de crisis o de un modo tangencial".



2
indicador de la Argentina, en una escala de 1 (peor) a 5 (mejor) que mide la eficiencia logística

PROTECCIÓN TOTAL EN LA RUTA

Cuando su Volvo está en el camino usted puede quedarse tranquilo, porque ante cualquier parada imprevista, VAS (Volvo Action Service), el servicio Volvo de asistencia en ruta, le brinda protección las 24hs del día, durante todo el año. Bastará un simple llamado para poner en acción la más amplia cobertura que Volvo le puede ofrecer, no sólo en Argentina, sino también en Brasil, Chile, Perú y Uruguay. Con VAS, su flota Volvo obtendrá el máximo de productividad en cualquier región del cono sur.

CONOZCA MÁS SOBRE NUESTRO SERVICIO VAS EN SU CONCESIONARIO VOLVO MÁS CERCA.



BRASIL: 0800-416-161
CHILE: 0800-646-915
PERÚ: 0800-53306
URUGUAY: 000-405-5125

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvo.com.ar

