

| OPERADORES |

# La infraestructura no acompañó el boom

Al crecimiento de la actividad, le faltó inversión en almacenes, carreteras y puertos. El resultado, sobrecostos

"Algo cambió para que todo siga igual", las célebres palabras que el italiano Giuseppe Tomasi di Lampedusa puso en boca del príncipe don Fabrizio

Transporte & Logística  
**5**  
AÑOS

Corbera en su obra maestra *El Gatopardo* sobrevolaron las conclusiones de Carlos Musante, director técnico de Cedol y vicepresidente de Arlog; Hernán Sánchez, director comercial de Celsur Logística, y Jorge Tesler, director ejecutivo de TGI Argentina.

"En los últimos cinco años, la actividad logística se incrementó considerablemente, al ritmo que lo hizo la economía. Pero la infraestructura no acompañó esa evolución, por lo que sufrimos faltantes de espacios para almacenamiento, no se potenció el uso del ferrocarril y siguieron pendientes importantes obras para agilizar el transporte, como las nuevas autopistas en Buenos Aires. De hecho, hay un serio déficit de infraestructuras y transporte multimodal, y por eso se pueden verificar importantes sobrecostos en las cadenas logísticas", explicó Tesler.

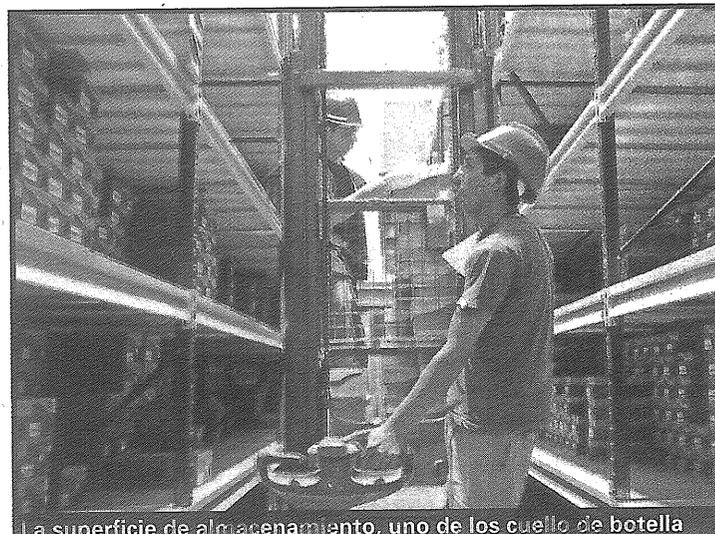
Sánchez coincidió con el diagnóstico, con excepción de algunas inversiones específicas adjudicadas a proyectos puntuales, "no encontramos grandes modificaciones a la red vial, a los puertos o la capacidad disponible en depósitos. Sin embargo, lo que varió es la utilización de la

infraestructura. Pasamos de un alto nivel en 2006 y en 2007, para comenzar a retroceder levemente en 2008 y con una caída un poco más marcada en lo que va de 2009".

"Con los recursos de estructura logística saturados ya a comienzos de 2005, la continuación del proceso de crecimiento hasta 2008 produjo un incremento de precios por demanda de los recursos necesarios: metros cuadrados operativos, flotas de transporte y equipamiento, pero en especial de la escasa oferta de nuevos metros cuadrados *«state of the art»*. De hecho, el alquiler de los denominados depósitos triple A pasó de 6 pesos el metro cuadrado, en 2004, a \$ 23, en la actualidad", añadió Musante.

## ¿Más de lo mismo?

El vicepresidente de la Asociación Argentina de Logística Empresarial citó a Séneca ("Nunca soplan vientos favorables para el que no sabe hacia dónde va") para puntualizar que las



La superficie de almacenamiento, uno de los cuellos de botella

investigaciones realizadas por Arlog, y debatidas en sus últimos cinco encuentros nacionales, insistieron en que, "sin inversiones en estructura e infraestructura logística, no hay posibilidad de una estrategia de desarrollo económico sostenido", porque "la estructura logística está íntimamente relacionada con una de las grandes problemáticas de nuestra región, que es la falta de competitividad frente a otras economías".

## Preparados para salir a escena

Martín Furlong, de Transportes Furlong, admitió que los operadores logísticos se encontraban "preocupados frente [a lo que sucederá en el país a partir de] la segunda mitad del año y cómo va a impactar la crisis. Todavía la caída del nivel de actividad no fue muy grande; puede decirse que esto fue hace muy poquito; es decir, la economía real se mueve con otros tiempos; no es que de un día para otro se cae todo. Creo que las consecuencias se verán en unos meses más". Por otra parte, el titular de Arlog, Mauro Sperperato, creyó oportuno recordar

que "nuestra vida pasó más tiempo en tiempos de crisis que fuera de crisis. Si esto va a cambiar o no, nadie puede saberlo. Ante la adversidad, uno tiene que concentrarse en lo que puede hacer; si vamos a esperar qué pasa fuera para hacer, o que el otro nos resuelva los problemas, ya estamos en problemas. Nosotros lo que planteamos es: con este escenario, qué cosas podemos hacer nosotros para amortiguar el impacto de una posible crisis. No es ser optimistas inconscientes ni pesimistas paralizados, es un punto medio".

Los tres coincidieron en la necesidad de pensar ya en los escenarios poscrisis. Al respecto, Tesler afirmó: "Cuando se reanude la actividad local a partir del año próximo, la actividad logística se verá impactada por esa falta de inversión en infraestructura de los últimos años. Adicionalmente, la ausencia de crédito internacional hará que los grandes emprendimientos se demoren. En el mediano plazo, los proyectos se irán desarrollando, ante la presión que están haciendo los distintos participantes de las cadenas logísticas".

Sánchez, de hecho, vio que algunos proyectos empezaron a cambiar la realidad en este sentido. "Los casos del puerto de Ensenada, las ZAL y los anuncios de algunas ampliaciones de rutas pueden ser mirados como auspiciosos en materia de infraestructura. Sin embargo, de no mediar la mano del Estado, los proyectos que requieran inversiones estarán limitados a negocios puntuales. En cuanto al transporte, si bien se amplió el parque disponible de camiones, seguimos siendo altamente dependientes de este rubro, sin un horizonte claro sobre los ferrocarriles que, junto con los puertos de Buenos Aires, son los grandes temas pendientes", agregó.

Redacción Expotrade

## DEFINICIONES

**Martín Furlong**, presidente de Transportes Furlong:

"Todavía la caída del nivel de actividad no fue muy grande; puede decirse que esto fue hace muy poquito. Creo que las consecuencias se verán en unos meses más".



**Mauro**

**Sperperato**, presidente de Arlog:

"Nuestra vida pasó más tiempo en momentos de crisis que fuera de esa situación. Ante la adversidad, uno tiene que concentrarse en lo que puede hacer; si vamos a esperar a ver qué pasa fuera, ya estamos en problemas".



**Jorge Tesler**, director de TGI Argentina:

"En los últimos cinco años, la actividad logística se incrementó considerablemente, pero la infraestructura no acompañó esa evolución. Se pueden verificar importantes sobrecostos".



**Carlos Musante**, director técnico de Cedol y vicepresidente de Arlog:

"Con los recursos de estructura logística saturados ya a comienzos de 2005, la continuación del crecimiento hasta 2008 produjo un incremento de precios".



## FH85-TH85

La respuesta tecnológica de Pirelli para un mercado en fuerte evolución

Línea **AMARANTO**



## CARCARA ÚNICA EN EL MERCADO

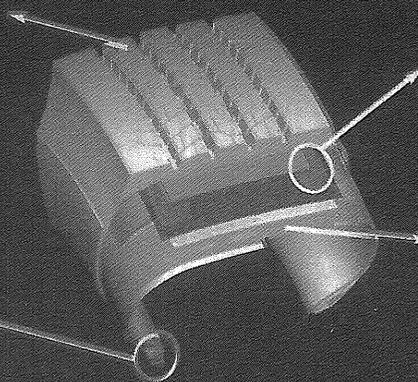
Nuevos compuestos de caucho con mejores propiedades mecánicas y resistencia a la abrasión

- Desgaste más uniforme
- Mejor resistencia al rodadura (mayor economía de combustible)
- Mejor performance en pistas mojadas

## HWTT

Nuevo diseño del talón en forma de rolamento

- Más resistente y con elevada flexibilidad
- Más fácil de montar y desmontar
- Mejor apoyo del talón en el firme
- Mayor reconstruibilidad



## SATT

Exclusiva tecnología SATT con cinturas en espiral

- Estructura más resistente y homogénea
- Menor generación de calor (mayor vida para la carcasa)
- Desgaste más uniforme
- Mayor confort y seguridad
- Mayor rendimiento kilométrico

Nueva geometría de cuerdas metálicas

- Mayor resistencia a la corrosión
- Mayor integridad de la carcasa
- Mayor reconstruibilidad

MÁS RECAPABILIDAD  
MÁS KILÓMETROS



MAYOR DURABILIDAD. MEJOR DESGASTE.