

les, el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (Fempinra), y el Sindicato de Personal de Dragado y Balizamiento, entre otros.

**El comienzo de una ruta**

Estos seis meses transcurridos fueron "el inicio de algo que va a llevar mucho tiempo, en el cual las entidades deberían ir aproximando técnicos o expertos en la materia", sostuvo el presidente de CIRA, Raúl García, para quien "estas mesas son muy grandes, los tiempos para explicar son muy cortos y hablan los que más poder tienen, mientras otros no hablan. Se debería hacer una mesa más chica de expertos que aporten sus conocimientos".

A juicio de Enrique Mantilla, presidente de CERA, "sería beneficioso tratar los temas con una metodología diferente". Así, sugirió que "se presenten los temas con 60 días de anticipación y dar 30 días para que los participantes hagan comentarios y propuestas. De esta manera, todos los participantes podrán evaluar las distintas iniciativas, contribuyendo a ganar tiempo y profundizar la calidad del debate", y consideró "incoherente que haya un sistema sin igualdad de participación. Hay casos registrados de participantes a quienes no se les ha dado la posibilidad de exponer", lamentó.

Para Julio Delfino, presidente del Centro de Navegación, "la presencia del Presidente jerarquizó y potenció el mayor de los esfuerzos de los participantes. Sin embargo, la mesa grande agrupó mucha gente pretendiendo, en hora y media por reunión, abarcar lo terrestre, -con camiones

y trenes-, lo aéreo y marítimo". "Cada modo fue muy bien presentado por las cámaras de las empresas alcanzadas y desde el lado público hubo una importante presencia, pero la dinámica no permitió el brillo anhelado, ya que éramos muchos", señaló.

Más allá de eso, el responsable del Departamento de Transporte y Logística de la UIA, Horacio Díaz Hermelo, consideró que "es importante no descontinuar el trabajo que se viene haciendo tanto en las mesas plenarias con las máximas autoridades del Poder Ejecutivo, como en las mesas más técnicas, para poder seguir avanzando y no perder todo esto", ya que "se ha generado un espacio público-privado con todos los actores del sistema de transporte de cargas, que permite conocer y hacer conocer a las autoridades los temas más relevantes y su problemática".

En coincidencia, Raúl Garreta, presidente de Arlog, afirmó que "la Mesa Logística y las submesas deberían mantenerse activas".

"Si bien el país entró en tiempos electorales y con problemas financieros para encarar nuevas inversiones, hay mucho trabajo por delante en ciertos temas que vienen avanzando muy bien. A título de referencia, el financiamiento para las obras del Belgrano Cargas y del San Martín, parece asegurado. El caso de Vaca Muerta es más complejo. Avanzar con las obras ferroviarias necesarias se hace difícil en este momento, con el actual nivel de tasas de interés y los acuerdos que deben alcanzarse con las empresas", dijo.

En opinión del vicepresidente primero de CAME, Diego Navarro, durante el tiempo transcurrido en los debates se comenzaron a generar "las condiciones básicas ne-

**Inversión ferroviaria**

Prevén inyectar más de \$2000 millones

La empresa estatal Belgrano Cargas y Logística prevé invertir este año \$2289 millones para las líneas ferroviarias General Belgrano, General San Martín y General Urquiza, según el Plan de Acción aprobado en abril por el Ministerio de Hacienda. Las inversiones apuntan a "recuperar parte del mantenimiento diferido e incrementar el nivel de eficiencia del sistema de transporte ferroviario, a los efectos de continuar la recuperación del volumen de carga perdido en años anteriores". Concretamente, el tren carguero tiene hoy una participación de apenas 4% en el mercado logístico argentino, porcentaje que aumenta al 11% si se considera exclusivamente el transporte de granos.

cesarias para que las empresas de todo el país puedan aumentar su productividad y apuntar a venderle a mercados de todo el mundo".

De manera gráfica, el presidente de la Fadeac, Mario Eliceche, expresó: "La mesa logística funciona en tanto y en cuanto no quede sólo para la foto y el discurso. Se plantearon algunas cuestiones que generan sobrecostos o algunos temas gremiales. Se avanza en la solución de algunas cosas. La Federación trata de sumar para salir de esta coyuntura, porque no es un país viable si no tenemos un transporte sano, fuerte y eficiente. Hoy estamos en terapia intensiva, con pronóstico reservado, viendo si podremos empezar a funcionar".

**Los intereses del sector**

"Las principales dificultades que se plantearon fueron las referidas a cuestiones normativas, burocráticas, falta de coordinación, habilitaciones, ampliación de oferta de servicios, acceso a puertos y grandes mercados, y otras más asociadas a cuestiones que hacen a la gestión y no tanto a la infraestructura, que requieren mayor plazo de implementación", indicó Horacio Díaz Hermelo, quien agregó que "desde la UIA hacemos hincapié en la importancia de avanzar en la conformación de un sistema integral de transporte de cargas que potencie la utilización del ferrocarril, el transporte automotor, el fluvial, naval y hasta aéreo".

Si bien observó que hubo "muchas voces defendiendo intereses diversos", Raúl García apuntó que la carga está castigada. "Pagan las terminales portuarias, los depósitos fiscales, pagan todos y pagan caro. Transportar en camión por un precinto desde el puerto hasta la zona franca de La Plata cuesta

US\$1000 dólares. El costava al precio y el precio lo pagamos todos los que consumimos. Este país necesita hacer un análisis muy intensivo del comercio exterior para eliminar todos los gastos superfluos. Estos temas los presentamos en todas las mesas. Le decimos al Ministerio de Producción y Trabajo y a la Aduana cuáles son los problemas de nuestra actividad".

Por su parte, Julio Delfino propuso "seguir aprovechando la tecnología para transparentar y hacer más eficientes procesos donde, observando los pasos dados, no quedan dudas de que hay que seguir por el lado de modernizar cada proceso". Y añadió: "Los desafíos están relacionados al mejor armado de la licitación, en el 2021, de la Hidrovía, que hoy define nuestras posibilidades logísticas por agua".

En opinión de Raúl Garreta "en el caso del autotransporte de cargas se avanzó mucho con las nuevas configuraciones que permiten transportar mayor carga, y las obras ferroviarias han sido muy importantes hasta ahora". También acotó que "la participación de los sindicatos es muy necesaria para acordar caminos a seguir, pero no son muchos los que aportan a las submesas".

Asimismo, el ministro de Producción y Trabajo, Dante Sica, citado por Télam, señaló en la apertura del espacio que el objetivo de la mesa sectorial es "generar las condiciones básicas necesarias para que las empresas de todo el país puedan aumentar su productividad y apuntar a venderle a mercados de todo el mundo".

"Mejorar la estructura logística va a tener un impacto enormemente positivo en las economías regionales y en el entramado productivo en general", declaró. ●

UNIVERSIDAD AUSTRAL INGENIERÍA

**MAESTRÍA EN GESTIÓN DE OPERACIONES INTENSIVA**

**Sede Rosario**

**Inicio Agosto 2019**

Más información: [mgo@austral.edu.ar](mailto:mgo@austral.edu.ar)

**conectamos ciudades**

**conectamos personas**

Desarrollamos una logística sustentable que impacte positivamente a través del reconocimiento del valor humano, la innovación estratégica, la eficiencia ambiental y el compromiso social.

**ANDREANI**

Andreani Grupo Logístico | @Andreani0k | andreanik