

I. CADENA LOGISTICA I

Incertidumbre y falta de reglas claras

La escasez de insumos y combustible atraviesa la visión de los empresarios y ejecutivos del sector

Empresarios y profesionales de la logística advirtieron perspectivas de una economía más estable pero enfriada, con posibilidades de crecimiento en el mediano o largo plazo, pero con situaciones críticas e incertidumbre, especialmente en lo inmediato, en torno de la provisión de combustibles y energía, tras una primera mitad del año signada por el conflicto agropecuario.

Alrededor de una mesa distendida, a la que fueron convocados empresarios del sector que participaron de Expo Logísti-K, Eulogio del Río, director comercial de Gefco, abrió la ronda de opiniones con una sentencia irrefutable: "Todos padecemos lo que ha pasado, no sólo el campo, la agroindustria. Nosotros hemos tenido camiones parados durante 20 días en la ruta. ¿Eso quién lo paga? Nadie. Es decir, lo pagamos todos".

En tanto, Mario Paredes, directivo de Basf Argentina, advirtió: "El cuello de botella va a estar en el combustible, porque si salen todos juntos a sembrar, no va a haber para todos. No hay energía porque la mayoría de las plantas de energía tienen que ir hoy a generadores y en las provincias se está pagando \$4 el litro de gasoil, si lo encuentran". Expresó Raúl Garreta, de Tecnológica: "Daría la impresión de que, en cuanto a la cosecha fina, ya están medio jugadas las cartas. Me parece que tenemos que planificar qué podemos hacer para que, cuando llegue la cosecha gruesa, se pueda trabajar".

Del Río, Paredes y Garreta participaron del debate sobre la situación del sector, junto a otros directivos, co-

mo Marcelo Penzone, de Logística y Abastecimiento de Agroquímicos de Nidera (Nutrientes) y Gastón Cigarrota, de Logística de Nidera (Semillas); Gustavo Ristaino, de Bunge; Francisco Alvarez, de CelSur; José Luis Losada, de Tecnológica, y Mauro Sperperato, de Bayer y presidente de Arlog.

El director de Gefco comentó, acerca de la complicada coyuntura: "Tuvimos que] salir con un producto, poniendo aviones charter, hasta ver cómo lo solucionamos. Por supuesto que no es una solución sostenida en el tiempo, sino un paliativo, pero para nuestros clientes de la industria automotriz ha sido una solución. ¿Por qué? Porque pararon menos de lo que habían pensado parar".

Paliativos

Paredes, de Basf, advirtió: "Todo producto de agro, por lo general, tiene una toxicidad y está catalogado como peligroso. Requiere transporte y una logística que es muy escasa. Entonces, cuando tenemos un acontecimiento de este tipo, todo colapsa. Se buscan rutas alternativas, camiones con tanques más grandes, pero acá se paró el país y no se tomó dimensión del daño que ocurrió con esto".

Agregó: "[Existen] factores como

que «si quiero comprar un tanque más grande de gasoil, no puedo». Si quiero comprar un camión en la Argentina se demoran seis meses y un tanque cisterna, ocho meses. Y si queremos llenar el tanque, no tenemos con qué".

Por su parte, Penzone dijo que en el negocio de las semillas es complicado en la coyuntura: "Si no se siembra trigo en esta campaña, no hay mercado local y se terminó hasta el año que viene. Entonces, nuestra compañía tiene que empezar a mirar el mercado de

exportación, como Uruguay, Paraguay, que vienen haciendo las cosas mucho mejor que nosotros. Respecto del año pasado, la venta de trigo sigue creciendo muchísimo este año pintaba maravilloso, el Gobierno iba a recaudar más, entonces este conflicto fue un error terrible".

Etapa distinta

A su turno, Garreta sintetizó: "[Tras] un período de expansión económica muy grande, en el que hubo mayor



Un grupo de expertos debatió sobre el sector en Expo Logísti-K

consumo, ahora nos vamos a encontrar con una etapa distinta. Durante muchos años vamos a tener que trabajar en medio de una economía un poco más estabilizada, enfriada, en la que habrá problemas coyunturales".

Sperperato sostuvo: "En la incertidumbre, es imposible planificar nada. Y la incertidumbre es la que nos lleva a la parálisis, porque cuando uno no tiene datos, lo que hace es pararse y esperar. Y justamente éste es el momento de acelerar, porque la verdad es que el año para el agro venía espectacular, con condiciones internacionales, donde todo el negocio en sí estaba preparado para ser un año récord".

El presidente de Arlog subrayó la necesidad de que haya "un acuerdo rápido que ponga reglas claras para pisar el acelerador otra vez y tratar de subsanar esta crisis que tuvimos, que, de hecho, ya ha dejado pérdidas, pero tratar de minimizarlas, porque estamos a tiempo de hacerlo".

"Ahora necesitamos ideas claras; después, un plan serio que se deberá trabajar, para poder, si se quiere transformar y darle valor agregado al producto; pero hoy tenemos el producto prácticamente vendido. Si después le podemos poner más valor, excelente, pero no perdamos lo que tenemos hoy vendido. Tenemos que concentrarnos en el problema y buscar una solución. Se nos va la vida a todos en esto", concluyó.

En síntesis, los participantes coincidieron en esto. "Lo fundamental es participar. Un país enfrentado no sale; entonces, tenemos que participar en decisiones desde donde sea", acotó Paredes, mientras que Del Río apuntó que por ese camino de "empujar en forma conjunta" no hay que tener prejuicios con los lobbies: "El lobby no es bueno ni malo. Tanto en la política como en la actividad empresarial, aunque no tengamos la misma opinión, seamos de partidos políticos diferentes, hay que asumir la responsabilidad. Las cámaras, todos los que estamos en una actividad, debemos hacer el esfuerzo. Creo que hay salidas, porque siempre las hay".

Redacción Expotrade

El impacto de la crisis en el transporte

CONFLICTO

Las empresas de transporte automotor de cargas sufrieron pérdidas de hasta un 40 por ciento debido a los cortes de ruta, durante el conflicto entre las entidades agropecuarias y el Gobierno Nacional, según estimó el presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), Luis Morales.

Morales dijo que el sector "ha sufrido la importante crisis que se produjo por el conflicto agropecuario, y durante los más de cien días de paro el transporte facturó entre un 30 y un 40 % menos". Agregó que "el día que no se trabaja en el transporte de carga es un día que no se factura", a lo cual sumó que las empresas tienen "costos fijos de in-

fraestructura y sueldos, entre otros". En declaraciones periodísticas, el presidente de la entidad que nuclea a cámaras de empresas de carga reconoció que a la Federación le "preocupa que se vuelva a insistir con estar en las rutas, porque los productores siguen cosechando y guardando en los silos bolsas; pero a nosotros nos afecta muchísimo".



Sprinter. Trabaja para tu negocio.

Arranca siempre a fondo y carga con todas las entregas. Porque después de ver, quien más trabaja para tu negocio, es tu Sprinter.

Un utilitario con lo último en tecnología, que combina la potencia y rentabilidad de sus motores CDI Turbodiesel con todo el confort y la confiabilidad Mercedes-Benz. Y que te brinda además la tranquilidad de contar con un completo Servicio Posventa en todo el país.

Sprinter. Trabaja para tu negocio.

Mercedes-Benz