

NOTA I DE II

Apuntes tomados en el SIL 2011

El Salón Internacional de la Logística de Barcelona es una cita indiscutida de la industria en España y en todo el Mediterráneo. Es, además, un termómetro de la economía en la Unión Europea

PABLO TANZER
PARA LA NACION

El Salón Internacional de la Logística (SIL) 2011 se llevó a cabo en Barcelona, del 7 al 10 de junio, en el edificio de ferias de la ciudad; lo encontré algo más reducido en superficie y en cantidad de expositores respecto del de 2009, el último al que había asistido, pero los visitantes de todos los años opinaban que la gran reducción se había producido el año pasado.

Como introducción podría decir que una de las actividades que más reducción sufrió fue la del manipuleo y el almacenamiento de materiales, donde algunas de las principales empresas europeas faltaron a la cita.

La reunión estuvo signada por algunos problemas políticos, además de los efectos de la crisis de 2009, unos días antes de la inauguración, el Parlamento Europeo había autorizado un aumento de peajes en las rutas, para los camiones que excediesen los límites de emisiones de CO₂, para utilizar los importes recaudados en mejoras para la red vial de los países miembros de la Unión.

Por otra parte, las empresas de transporte aéreo estaban atentas a la gran discusión entre Air France-KLM y el gobierno francés, que exi-

gía públicamente a la línea aérea que adquiriera sólo aviones de Airbus (se trataba de alrededor de 100 unidades). Todos los diarios se ocupaban del tema: El País, The International Herald Tribune, Financial Times, por ejemplo, y trataban con frecuencia los detalles del conflicto, hasta que el director general de la aerolínea expresó que no estaba de acuerdo con el "nacionalismo económico" del gobierno francés, al que solamente le reconocía su participación accionaria del 15,7% como medio de influir en las decisiones.

El día 15 se terminó el conflicto, cuando François Baroin, en aquel momento ministro del Presupuesto y hoy ministro de Economía francés, aceptó la posición de la empresa y el mercado volvió a tranquilizarse.

Puertos y navieras

Esta es probablemente la parte de la logística que más se ha desarrollado en los últimos años en el sur de Europa; han creado el neologismo "autopista marítima" con el que identifican a los recorridos fijos entre puertos, ya sea del mismo país como de otro.

Se presentó, por ejemplo, la "autopista" Gijón-Nantes, con una frecuencia de 3 viajes semanales a partir de septiembre; lo harán con buques Ro-Ro, para lo cual la dirección del puerto asturiano ha dedicado una superficie de 3,2 hectáreas, con oficinas, servicios y duchas para conductores, 170 espacios para estacionamiento de camiones y 140 para automóviles. Nantes está próximo a París, así como a los puertos del Canal, desde donde se llega rápidamente a Portsmouth, Newhaven o Dover.

Nápoles ha estado presente en el SIL a través de su autoridad portuaria, que comprende también a Caste-



El SIL, con menos superficie y expositores que en 2009

PABLO TANZER

llammare di Stabia, y cuenta que en los últimos años ha invertido unos 100 millones de euros, modernizando y ampliando las instalaciones, con una nueva superficie destinada al transporte de contenedores, de 25 hectáreas, y un frente de atraque de 672 metros para los buques de última generación. La ubicación actual de la ciudad se remonta al 475 de nuestra era, luego de haber funcionado como colonia griega desde el siglo IX a.C. a partir de los viajes de marinos provenientes de la isla de Rodas.

Hoy reclaman una importante función, derivada de su excelente ubicación, prácticamente a mitad de camino entre Gibraltar y Suez. En total, los puertos italianos cuentan con 109 autorutas marítimas, de las cuales 35 conectan con otros puertos de la península y 42 con puertos de Grecia, Turquía y otros países del este del Mediterráneo.

Marsella muestra líneas regulares a puertos del Magreb, con 4 terminales Ro-Ro y multipropósito.

El gobierno de Cataluña cuenta que impulsa la intermodalidad con la máxima energía, en especial en relación con los puertos del norte de África y con conexiones terrestres

con Suecia y Finlandia, por tren a La Coruña y a Amberes, y estableciendo un convenio con Francia que les llevó 165 años de esfuerzos. Aclaran que todavía en 2011 la línea férrea de Barcelona a Valencia cuenta con una sola vía, y que debe hacerse todo lo posible para hacer correr trenes más largos, de unos 1000 metros.

Ferrocarriles

Los representantes de los países más importantes están de acuerdo en que deberá haber en el largo plazo una línea férrea costera alrededor de todo el Mediterráneo, en una primera etapa, en 2020, en la costa europea, incluyendo Turquía, y más adelante, para 2030, en los países africanos y asiáticos.

Argelia tiene una línea costera por la cual se transportan ahora 7 millones de toneladas y prevén llegar a las 25 millones en 2020. Marruecos busca convertirse en el centro de conexión con España y Francia, y desde allí con el centro de Europa. Su red es de 2110 kilómetros, con 110 estaciones, y transporta actualmente 31 millones de personas por año y 34 millones de toneladas.

Italia clama por una mayor participación privada en la actividad.

España, mientras tanto, muestra un tímido aumento de la actividad privada; Renfe, la empresa estatal, cubre el 92% del mercado, mientras el 8% restante está dividido entre 5 empresas privadas; y si bien tiene la red de alta velocidad más larga de Europa, su mayor atención al transporte de pasajeros ha hecho perder ímpetu al de cargas.

No se presentaron en tanto muchas estaciones aéreas ni aerolíneas. Cabría destacar lo mostrado en el stand de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que entre otros conceptos habla de la seguridad y de la conectividad con los otros medios de transporte.

Operadores logísticos

Una revista dedicada a temas de manipuleo y almacenamiento de materiales presentó una serie de entrevistas a operadores logísticos españoles, 14 en total, algunos de ellos conocidos en nuestro país, otros no tanto, en que se planteaban cuatro preguntas sobre temas de estrategia empresarial y de planes comerciales.

Vale la pena comentar que uno de los operadores, que también actúa en la Argentina, piensa duplicar sus operaciones en 2014, crecer un 50% en la actividad aérea, y atacar con fuerza los mercados de China, India y Brasil; también va a prestar mucha atención a Alemania, como país de gran potencial. Varios otros operadores han indicado a China como su objetivo, pero haciendo hincapié en que su calidad de producción va en aumento, por lo cual a mediano plazo puede constituirse en un competidor en algunos mercados, comenzando por la India.

Otra empresa indicó que había entrado a los mercados de Bulgaria y de Kazajistán, además de haber iniciado desarrollos en los países bálticos, en Rusia y en Turquía. Contaron que China había aumentado sus importaciones 22% y sus exportaciones 30% entre abril de 2010 y el mismo mes de 2011.

En suma, hubo crisis, pero casi nadie dejó de invertir y de crecer, tanto en España misma como en otros mercados.

El autor es consultor en logística.
E-mail: pablotanzer@yahoo.com

LA NACION

Transporte & Logística

ALMACENAJE | DISTRIBUCIÓN | ABASTECIMIENTO

PUBLIQUE SU AVISO

(011) 4779-5300 tyl@expotrade.com.ar

LTM
Logística Total

Transporte Terrestre Internacional, unimos
ARGENTINA/BRASIL.

Manejando cargas completas y consolidadas.
Representación de empresas transportadoras
Almacenaje y distribución de mercaderías en ambos países.
Logística en todos los sentidos

www.ltm.cc

info@ltm.cc ltm@ltm.cc - Tel 4307-0960 / 4307-1419 / 4362-7800

ggtt

Sistema informático
exclusivo para grandes talleres
y mantenimiento de flotas

Desde 1988
INFT S.A.

0810-888-0170
www.ggtt.com.ar

BUREAU VERITAS
Certification