

Para el referente del sector, la Argentina está lejos de la realidad; “Estamos haciendo la plancha”, señala

# Roberto Liatis.

## “La logística es un témpano; se ve un tercio del total”

Texto **Eduardo Pérez** Redacción Expotrade



**U**no de los referentes de la logística local, Roberto Liatis, recientemente distinguido por su trayectoria por la Cámara Argentina de Empresarios Logísticos, define la actividad como un témpano, “porque dos terceras partes no se ven y uno las tiene que imaginar; es ciencia y arte, porque lo que no está en el plano del conocimiento hay que estimarlo y renegar de la ciencia que siempre es exacta”, explicó, tras el especialista de 85 años que acaba de publicar *Historia de la Logística en la Argentina*, junto con Rodolfo Fiadone, Juan Martín Piccirillo, Jorge Sánchez y Carlos Toppazzini.

**–Usted dice que la logística es un arte, ¿cómo llega a esa definición?**

–Es ciencia y arte, porque en el témpano de la logística se ve un tercio del total; el resto, por densidad, se sabe que está pero no cómo es y quien mejor lo puede imaginar es un artista. La logística es la primera asociación de la ciencia con el arte. Los estadounidenses la definen con la palabra orden. Y en la logística empresaria lo primero que se hizo fue el concepto “justo a tiempo”.

**–¿Qué es lo que vino después?**

–La cadena de abastecimiento, que fue la representación de todo lo que va de origen a destino, de la producción al consumo. En vez del transporte, que era una acción más, con el almacenamiento, la distribución y otras cosas, se formó la logística. En logística hay cuatro sectores: la mitad más uno es transporte; casi una cuarta parte, almacén; otro tanto, los recursos humanos sin transporte; y la última y más económica, la comunicación. Es importante estar comunicados, así se ahorra en transporte. Lo que se hace es administrar el tiempo. Pero hoy, acá, estamos muy alejados de la realidad: estamos haciendo la plancha.

**–Pero hoy están apareciendo otras formas de transporte, como los bitrenes...**

–Hay que tener en cuenta que con 25 metros no se llevan dos contenedores, porque cada uno es de 12 metros, pero con 30 metros sí. ¿Para qué queremos llevar tanto rodado, si lo que necesitamos es exportar contenedores? Si no se llevan dos contenedores, más de la mitad de la carga no se puede llevar. En el mundo hay trenes que llevan camiones, los cargan en pocos minutos y siguen. O por mar, a 30 kilómetros por hora, pero funcionando todo el día, lo

que hace poca diferencia con andar ocho horas a 90 kilómetros, y se ahorra combustible, porque llevan 60 camiones. Esta es la ventaja del transporte combinado.

**–Entonces, ¿en qué está avanzando la logística, en esa visión de la realidad?**

–Lo que creció en la ruta fueron los contenedores. Hay poca diferencia de costos entre traer un contenedor desde el NOA al puerto de Buenos Aires y desde ahí a Shanghai, porque en este último movimiento se llevan 10.000 TEU, mientras que de Salta a Buenos Aires sólo uno. En la exportación se tiene la suma lineal de punta a punta, incluido el tránsito interno. Esas son las diferencias. Es economía circular sustentable si el que va lleno vuelve lleno. Eso es lo perfecto, que no se da nunca.

**–En esa situación, ¿dónde está el país?**

–Nosotros somos grandes productores de alimentos, pero hacemos la plancha, porque no avanzamos, hacemos lo mismo que hace 50 años y eso es mucho tiempo. Hace falta organización y eficiencia. Tenemos que juntarnos para ver qué necesitamos, qué infraestructura, qué legislaciones, en qué cosas el Estado puede apantallar para avivar el fuego. Para eso, necesitamos códigos, buenas prácticas, compe-

tencia leal, capacitación para todos. Después vendrá la competencia, pero con códigos y no sin pagar impuestos. Pero, hace 20 años que no veo que avance nada.

**–¿Qué papel podría jugar el ferrocarril en este esquema?**

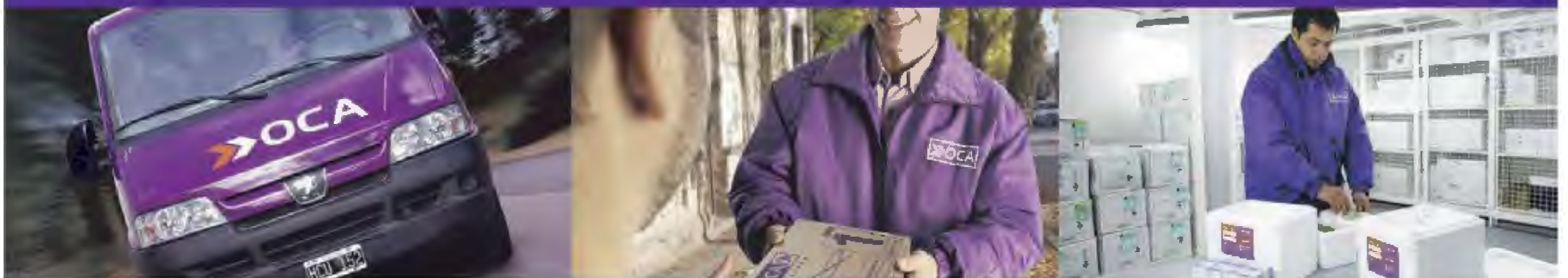
–En el mundo, el tren hace los trayectos largos y, sobre el tren o la barcaza, se carga el camión. Un vehículo lleva a otro. Pero acá pasamos de un extremo a otro, abandonamos los trenes y agarramos los camiones. En otros países estudian la densidad, vuelven a diseñar y mandan los camiones arriba de los trenes en vías paralelas para que las autopistas no se saturan.

**–¿Cómo se podrían resolver todas esas carencias que usted observa?**

–Hay que poner la casa en orden. Debemos desarrollar un foro de especialistas del transporte de carga y la logística de entidades intermedias y educativas para estudiar y mejorar la productividad de la gestión de trasladar los bienes y servicios nacionales desde sus polos de producción a los mercados de consumo interno e internacionales. En el mundo no se habla más de transporte, sino de cómo organizarse en plataformas para ocupar espacios dedicados a juntar la logística. ●

## LOGÍSTICA QUE FUNCIONA

R.N.P.S.P. Nº 2



### SOLUCIONES LOGÍSTICAS QUE SE ADAPTAN A TUS NECESIDADES.

Cross Docking / Almacenamiento / Depósitos con temperatura controlada / Cámaras de frío  
 Picking & Packing / Distribución en todo el país / Logística inversa / Tracking online  
 Operador Logístico de Medicamentos habilitado por ANMAT / Logística para e-Commerce

0800-999-7700  
 www.oca.com.ar

