



EDICIÓN ANIVERSARIO

La economía en movimiento

Hace más de 60 años que el país no cuenta con un plan nacional de transportes; ahora el Instituto Argentino del Transporte intenta saldar esa deuda planificando la movilidad de pasajeros y cargas

Texto **Andrés Asato y Ana Belén Ehuleche** Para LA NACION

Pensar estratégicamente el transporte trasciende la incorporación de nuevos vagones o la implementación de la tarjeta SUBE. Se trata también de diseñar el movimiento de la economía del país. Dejando a un lado los pasajeros, planificar para una superficie de 3 millones de kilómetros cuadrados, más de 5000 kilómetros de norte a sur y 1000 de este a oeste, donde prima la producción estacionaria en las distintas regiones, define el rol de la conectividad y la necesidad de una red de transporte que integre a partir de la multimodalidad.

De este planteo y muchos más que atraviesan las necesidades del sector público y el privado, del de servicios y el de comercio, surgió el Instituto Argentino de Transporte (IAT), en junio de 2014. Días atrás funcionarios, especialistas y empresarios coincidieron en uno de los encuentros que se realizó en Buenos Aires.

“Entendemos como una excelente idea la creación del IAT y nos parece que era algo necesario desde hace mucho tiempo, sobre todo el planteo de generar un sistema nacional de transporte; nos parece que en lugar de enfrentar los modos hay que tratar de buscar una sinergia, por eso nos complace compartir este escenario”, anunció Diego Pérez Santisteban, presidente de la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA).

El directivo analizó desde la ley de multimodalismo, que aún no se reglamentó, hasta la incidencia del transporte extra e intra frontera en el comercio y la necesidad de detectar zonas logísticas para reducir costos y hacer más eficiente toda la cadena productiva en el panel que compartió con su par de la Cámara de Exportadores (CERA), Enrique Mantilla, y el gerente de la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), Fernando Lagos.

“Hace poco tiempo el transporte era un mal necesario –dijo Santisteban–, pero esa conceptualización cambió y hoy se ve al camión como un verdadero socio de las necesidades de la producción y del comercio, hay actividades que se pueden concretar o no depende de la disponibilidad y el costo del traslado; y, por otro lado, ya no se entiende el transporte sólo sino dentro del concepto más amplio de logística”, agregó.

Las necesidades son varias pero se pueden jerarquizar. En primer lugar “es indispensable pensar en zonas de actividades logísticas donde confluyan los distintos modos de transporte para asegurar cargas para el retorno ya que el alto costo del transporte muchas veces está motivado porque el camión va lleno

y vuelve vacío o al revés”, explicó y agregó que “no es muy difícil identificar los cinco puntos más dinámicos del país para concentrar la actividad y agregar previsibilidad y racionalidad al transporte”.

En esa línea, Mantilla exclamó: “Es muy sencillo, el transporte está al servicio de la carga y viceversa”. Además sostuvo que “las exportaciones son claramente intensivas en logística porque los mercados que están creciendo, los de Asia del Pacífico, los de América del Pacífico, no están acá cerquita del Atlántico; lo vemos en los mega acuerdos, hay una nueva configuración de las cadenas de valor a nivel global que dispone de nuevas tecnologías y todo eso termina siendo exportaciones intensivas de logística”.

“Por eso –continuó– hay que crear la posibilidad de tener corredores logísticos para estar más cerca de los mercados”. En este sentido enfatizó sobre la oportunidad que este nuevo escenario representa y apuntó hacia la búsqueda de inversiones para dar respuesta a las necesidades del “núcleo dinámico” en el cual “se están moviendo las cosas hoy en día y se van a mover en el futuro, posibilitando demandas de recursos que la Argentina tiene y debe desarrollar”.

Cuestión de competitividad

Teniendo en cuenta que Cedol estimó un incremento de 2030% en el índice de costos entre 2001 y 2014, y Fadeeac un 464% en los últimos 4 años, el titular de CIRA fue categórico: “En comercio exterior el costo y la disponibilidad de transporte definen la competitividad y pueden sacar del mercado un producto”.

Pero se solidarizó con los empresarios de transporte al apuntar que “sería injusto” pedirles una reducción de costos “porque no depende exclusivamente de ellos”.

De todas maneras señaló las cuentas pendientes del Estado para lograr que el ferrocarril pueda ser utilizado de manera “dinámica” en todo el territorio y destacó el potencial “gigantesco” en materia de cabotaje fluvial y marítimo que “prácticamente no se utiliza en la Argentina”.

En paralelo Daniel Indart, titular de Fadeeac, al ofrecer una visión general del transporte de cargas por carretera expresó que “gracias a la desinversión en ferrocarriles, durante los últimos 60 años, hoy el 94% de las cargas se transporta por camión”, asimismo explicó que esta situación se da a nivel mundial “con algunas excepciones”, porque el camión “llega a todas partes” y, según consideró, “es un aliado estratégico de la economía”.

El dirigente transportista se mostró com-

T TRANSPORTE & LOGÍSTICA

PUBLIQUE AQUÍ SU AVISO
(011) 4779-5300

Súmesese al próximo número!
Especial a distribuir en el XXIV Encuentro Arlog

ARLOG
ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA

Fecha de Cierre: 18/08
Publica: 25/08

Clasificados LA NACION

20% DE DESCUENTO

Todos los días en avisos clasificados y sociales

PARA PUBLICAR
4318 8888

Validez en la publicación de un mismo clasificado hasta 30 días y hasta por una tarifa. No acumulable con otros descuentos.

Saludamos al Suplemento en su XIº aniversario. Cada día más juntos.

EXPO TRANSPORTE
CAMIONES · BUSES · UTILITARIOS

EXPO LOGISTI-K

+ de 500 Expositores
+ de 32.000 m²
+ de 30.000 Visitantes

13 al 16 de Septiembre 2016
La Rural - Predio Ferial de Buenos Aires

www.expotransporte.com.ar www.expologisti-k.com.ar

Patrocina **FADEEAC** (Asociación de Transporte de Cargas)

Auspician **Celadi** (Comisión de Estudios Logísticos de Argentina)

Patrocina **ARLOG** (Asociación Argentina de Logística Empresarial)

Sponsor **GAUTEC** (Gremio Argentino de Transportistas de Camión)

Apoyo Internacional **CMF** (Comité Argentino de Camión)

Auspicia **MHI** (Ministerio de Industria, Comercio y Minería)

Auspicia **COMERCIO** (Comisión Argentina de Estadística de Comercio Exterior)

placiente con el ferrocarril: "Con el potencial que la Argentina tiene, fundamentalmente en todo lo relacionado a *commodities* del sector agropecuario, para la cosecha de 2020 vamos a necesitar dos o tres Belgrano Cargas, vamos a tener 100.000 camiones en las rutas; por eso tienen que estar dadas las condiciones en materia de infraestructura".

Públicos y privados a la carga

A lo largo del encuentro, bajo el lema "El transporte para las futuras generaciones", se reforzó el rol "esencial" del Estado en la planificación territorial. Fernando Lagos, gerente general de la CAC explicó que se necesita una inversión del 6,2% del PBI por año para sostener una inversión en infraestructura que permita un crecimiento del 5% anual.

"Identificamos una necesidad de inversión en transporte del orden de 1,8% del PBI cada año", señaló y agregó que esto se condice con un trabajo del BID del 2008 que sugiere que una reducción del costo logístico del 10% permitiría un crecimiento de las exportaciones del orden del 35% para América latina.

Para destacar el aporte de la construcción al sector logístico reveló que un camión que circula por una doble vía pavimentada a 80 km/h representa un costo de \$ 17,54 por kilómetro; si circula por una ruta tradicional a 40 km/h, el costo pasa a \$ 20,45 el kilómetro, es decir, se incrementa un 16,6% por las dificultades de tránsito; si transita por ripio el costo pasa a \$ 24,34, con un incremento de 38,8% respecto a ese mismo tránsito en una doble vía y, por último, si lo hace en tierra, a 24 km/h, el costo es de \$ 32,53, alcanzando un incremento de 85% del costo del transporte.

Hechos los cálculos, Lagos no vaciló al afirmar que "una enorme proporción de ese mayor costo se debe a la menor calidad o disponibilidad de la infraestructura que tiene ese transporte".

A su turno Indart coincidió y, si bien reconoció que "el Estado invirtió en mayor infraestructura", aprovechó para destacar que se debe contar con presupuesto para mantener y reparar el patrimonio. Además, señaló que "no siempre se necesitan nuevos caminos, en Misiones, por ejemplo, se construyeron terceras trochas y se resolvió una falencia que había causado enormes tragedias viales". ●

LA CREACIÓN DEL IAT

UN INSTITUTO PARA PENSAR EL TRANSPORTE

Ana Belén Ehuletche
PARA LA NACION

La iniciativa de creación del IAT surgió a mediados del 2013, con la incorporación del área de Transporte al Ministerio del Interior a cargo de Florencio Randazzo. Sus creadores, ahora, reparan en un aspecto no menor: ¿qué pasará luego del recambio presidencial?

"La percepción del IAT como espacio federal, participativo y sobretodo profesional ha facilitado las cosas. Seguramente ello explique que en cada región se han sentado en la misma mesa a pen-

sar el futuro del transporte los referentes de provincias gobernadas por distintos signos políticos", sostuvo en diálogo con LA NACION Juan de Dios Cincunegui, coordinador General del Plan Estratégico de Movilidad y Transporte de la República Argentina. En función de los encuentros que han realizado en distintas regiones del país, Eva Avellaneda, coordinadora General del IAT, reconoció que son muchas las problemáticas y ubicó en primer término la falta de unificación legislativa. "Hay normativa fragmentada, carente de sistematización, in-

completa, aún por modo de transporte. No se considera la integralidad del transporte", señaló y agregó que además "carece de uniformidad de objetivos por la convivencia de reglas que responden a concepciones ideológicas antagónicas que se han sucedido en el país. Tal vez lo peor en este aspecto es que predominan las normas externas al transporte pero que afectan al mismo, como las relacionadas al redimensionamiento del Estado", señaló. Por otro lado sostuvo que es necesario revisar el diseño del Estado para hacer más eficiente todas las

funciones relacionadas con el transporte, incluyendo no sólo la planificación y regulación, sino fundamentalmente la gestión de infraestructura, la operación, la fiscalización y el control, fomentando la transparencia y el profesionalismo, a través de una visión integrada del Estado argentino.

En este punto opinó que "deben incorporarse otras áreas del Estado en esa revisión cuyo funcionamiento condiciona la eficiencia y eficacia del transporte como los servicios de aduana, migraciones, sanidad, defensa, entre otros". ●

MOVILIDAD INTELIGENTE

EL DEBATE SOBRE LA CIUDAD QUE SE VIENE

Andrés Asato
PARA LA NACION

"La eficiencia de toda cadena está regida por el peor, el eslabón más débil. No sirven las iniciativas aisladas y es fundamental tener un organismo que aglutine todo el transporte y que esté pensando en el problema del otro", opinó Sergio Borrelli, interventor de la Administración General de Puertos (AGP) durante el encuentro. Y, al asumir la necesidad de pensar una política transversal de transporte apuntó a la visión sistémica, de lo contrario, "no vamos a ver

la cola interminable de camiones, porque no se va a generar; si no ampliamos la capacidad logística, simplemente, no vamos a crecer". En su mismo panel, el subsecretario de Transporte de la Ciudad, Guillermo Dietrich, y el director de la Autoridad Provincial de Transporte de la provincia de Buenos Aires, Javier Mazza, coincidieron en la necesidad de articular entre todas las jurisdicciones una integración plena de los sistemas de transporte. Hay proyectos en marcha como el BRT de la ruta 3, que une La Matanza con la Ciudad, que integra

realidades muy diferentes de los municipios y donde es vital discutir un financiamiento que equipare servicios y tarifas. En las grandes urbes donde todos los días ingresan millones de personas con sus autos particulares se debe limitar más el estacionamiento y redistribuir ese espacio para ampliar las veredas y favorecer el uso de las bicicletas que, además, impactarán positivamente en las operaciones de cargas y descargas en las zonas urbanas al hacerse un mejor uso del suelo. Borrelli, que ronda a diario uno de los puertos más diná-

micos del país ubicado en la ciudad con mayor cantidad de tránsito y habitantes, también se mostró ocupado por la tendencia en materia de transporte y anticipó que se está estudiando el movimiento de los puertos de España para aprovechar la nueva capacidad de venta domiciliaria. "¿Para qué llevo cuatro televisores al microcentro cuando en realidad se puede hacer desde el Mercado Central, que tiene un aeropuerto cerca lo cual es importante para un área de actividad logística? Hay que tener puntos a modo de nodos logísticos", resumió. ●

Saludamos al Suplemento en su 11° Aniversario

FADEEAC

Es Transporte de Cargas

FPT

Fundación Profesional para el Transporte

Federación argentina de entidades empresarias del autotransporte de cargas