

Andrés Asato
PARA LA NACION

Si las ferias siguen ser un lugar de encuentro para hacer negocios, es una verdad a medias que sólo saben aquellos que al menos si les sirvió su presencia en ellas para iniciar una relación comercial. Pero al menos de las múltiples conferencias que en la Expo Logisti-K se realizan (la II edición tuvo lugar recientemente el Premio Perlat de La Hura), si se puede marcar una tendencia de los principales problemas que afectan al sector logístico, cada dos años.

Así, en las tres últimas ediciones, los temas que concentraron la atención de los operadores y empresarios logísticos fueron las innovaciones tecnológicas, con la llegada del sistema Voice Picking (edición 2008), como precedente del revolucionario RFID presentado dos años antes; en la edición siguiente (2010) el eje fue poner en agenda la logística y su ampliación a la responsabilidad social empresarial; mientras que la crisis de la economía global (2012) puso en jaque la suba de los costos logísticos, lo que preocupó a buena parte del sector.

De lo que no cabe duda en esta reciente edición 2014, es que el desafío de mejorar (y ya no sólo ampliar) la infraestructura existente, y de articular la necesidad intermodal que hoy tiene el sector, resultan una proclama a voces que debe empezar a mostrar (si ya no es tarde) señales de concreción. Ahora, la pregunta que muchos especialistas se hacen es si un país que vive confrontando permanentemente intereses políticos y sectoriales puede aunar voluntades para resolver los temas urgentes de la logística.

Para Jorge Tesler, director ejecutivo de TGI, esa es una gran disyuntiva: "Los nodos siguen siendo un problema sin resolver y los modos por mejor desempeño que puedan tener, sin una regulación adecuada es más que probable que tengan su carga parada antes de la llegada a la aduana, que son una parte muy importante de la cadena aunque no estén expuestas a un mismo nivel de importancia, como los seguros que también restringen una buena coordinación. Si la aduana no se alinea habremos hecho una mala inversión en infraestructura".

Además, el especialista remarco la presencia del operador multimodal: "No es sólo cuestión de tener infraestructura, también hay que saber gestionarla". ¿Cómo estamos hoy? Tomando un indicador del Banco Mundial, que mide la competitividad logística global, la Argentina se encuentra en el puesto 60



Una buena logística, aliada clave en el comercio internacional

MAURICIANO AMERA

RADIOGRAFÍA

La intermodalidad, deuda pendiente

Los especialistas que expusieron en Expo Logisti-K destacaron la importancia de no sólo contar con la infraestructura necesaria, sino saber gestionarla; mala nota del país en rankings de competitividad

entre 160 países: "Lo significativo, tomando como fuente también al Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (Cippoc) es que se está deteriorando el desempeño logístico respecto de los países de la región".

Tesler señaló la importancia de priorizar

—para no superponer esfuerzos— las regiones (como las del NOA y NEA y el Gran Rosario) por donde pasa el 70% de la carga de aquellas que pretenden tener infraestructura de Primer Mundo, pero cuyo volumen de exportación es mucho menor. "¿Dónde está el foco del problema?" —se preguntó—. Nosotros

tenemos una tendencia modal a ver nuestros problemas. Y a nivel nacional, todavía no tenemos identificadas cuáles son los corredores logísticos primarios preferentes, ni un ordenamiento territorial logístico que pueda dar la información certera de cuál es la infraestructura necesaria".

El analista apuntó a regionalizar la problemática del sector para saber cuál es la nece-

"SE ESTÁ PERDIENDO LA OPORTUNIDAD DE EXPORTAR POR NO TENER LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA Y MUY POCOS BODEGA EN EL MOMENTO OPORTUNO", DIJO TESLER

sidad en cada una de esas regiones y alentó a empezar a discutir las diferentes alternativas que mejorarían la competitividad logística en función de la demanda como las ventajas que traería contar con un centro de carga aérea allí donde las economías regionales están muy distantes de las zonas de salida y hacen malabares para poder cargar su producto a contra estación con Europa, con altísimos costos.

"Se está perdiendo la oportunidad de exportar por no tener la infraestructura necesaria y por tener muy poca bodega en el momento oportuno. En Tucumán —indicó a modo de ejemplo—, existen serios problemas para sacar productos a Europa por no tener un hub de concentración de carga aérea, con transporte de corta distancia refrigerada y que se pueda hacer una cadena logística multimodal eficiente. Necesitamos un cambio en la matriz modal, porque tenemos capacidad para generar más cargas e inversiones en corredores de transporte estratégicos".

Para Jorge Kohon, especialista en ferrocarriles de carga, al referirse a la situación del sector, señaló que es urgente discutir cómo se sigue en materia ferroviaria: "En cuanto a la decisión de tener una integración modal hay que liberar al ferrocarril, abriendo la infraestructura ferroviaria a múltiples operadores, y es posible que no se puedan alcanzar crecimientos exponenciales y no creo que en diez años estemos en el 30% de Brasil, pero sí podemos pasar de 20 millones de toneladas actuales a 30/40 millones de participación, que sería alcanzar un 10% y eso no es nada imposible en el mercado de transporte carretero de cargas".

15 al 18
Octubre 2014

La Rural

Premio Perlat de Buenos Aires

[f](#)
[t](#)
[in](#)

ULTIMOS STANDS DISPONIBLES

EXPO TRANSPORTE

9ª EDICIÓN | CAMIONES - BUSES - UTILITARIOS

9ª Exposición Internacional de equipamiento y tecnología del autotransporte de carga y pasajeros

www.expotransporte.com.ar - (54 11) 4779-5300 - transporte@expotrade.com.ar