

Opinión

El riesgo de un "apagón" logístico

Por Martín Sánchez Zinny

El transporte de cargas por carretera en los últimos años comenzó a desenvolverse institucionalmente, dejó de lado los eufemismos y llamó las cosas por su nombre.

La propia naturaleza del sector, atomizado, heterogéneo y escasamente profesional, tentó al facilismo y a atajos que reducían las culpas de todos los males siempre a motivos ajenos: la competencia desleal del ferrocarril, el desprecio de los transportistas marítimos, el aprovechamiento corporativo de los grandes dadores de carga, el Estado y sus funcionarios inestables e insensibles y así podría extenderse una larga lista de "culpables" de tantas desgracias y desvelos.

Nada de todo esto es absolutamente irreal, aunque es como pretender mirar la realidad con un solo ojo o, si se quiere, a través de un cristal empañado. Es cierto que hay modos de transporte que tienen subsidios infundados que generan un marco de competencia desleal que no resiste las leyes de un mercado sano.

Puede que aún queden resabios de altermía entre antiguos agentes que otrora creyeron ser amos y señores de los tráficós y hoy suspiran con nostalgia ante un presente complejo y no tan cómodo.

Recientemente, los principales clientes de la distribución física reconocieron públicamente las consecuencias negativas de haber aprovechado durante mucho tiempo las "tarifas de oportunidad" que los permitieron achatar los costos de fletes a ecuaciones que sólo dieron alegrías fugaces, mientras se desmenuaba la realidad de flotas obsoletas, quebradas y sin capacidad de reinversión. Por último, más allá de las buenas intenciones y de significativos avances como lo son el Regis-



Los bajas tarifas terminaron produciendo flotas obsoletas

tro Único del Transporte Automotor (RUTA) y la licencia nacional habilitante, es cierto y concreto que el Estado mantiene—como asignatura pendiente—la real, coherente y concreta definición de una política nacional de transporte.

Dos causas

Si todo esto no tuviese una parte importante de verdad, no viviríamos aquí. Pero es justo reconocer que estos aspectos por resolver, no pueden desviarnos de los dos principales enemigos de la actividad del transporte de cargas carretero: la informalidad de una porción importante de su propio estamento y la ausencia de una fiscalización seria por parte de la autoridad de aplicación en cada una de las jurisdicciones.

Tenemos ahí una definición clara, contundente y realista de la causa primera que origina todo el resto de las barreras que se levantan contra

Hay que estrechar el cerco sobre la marginalidad, la evasión y el trabajo en negro, que producen inseguridad en las rutas

un desarrollo logístico y de distribución física racional, eficiente, seguro y sustentable. La ley pareja, no es rigurosa. Se cumpla tanto este precepto fronteras adentro, como en el ámbito del Mercosur, es imprescindible separar el trigo de la paja.

Hay que continuar estrechando el cerco sobre la marginalidad, la evasión y el trabajo en negro, muchas veces alentados por grandes grupos que contratan un porcentaje reducido de flete correcto, para hacer diferencias con una horda impre-

sentable que pone en potencial peligro a las cargas transportadas, a la seguridad y vida de terceros y a la ya deteriorada y casi colapsada red vial. De no tomarse cartas en estos dos asuntos prioritarios, estaremos muy cerca del "apagón" logístico que presagian nuestros socios mayores del Mercosur.

Los cien millones de toneladas de granos que se aspira a alcanzar en pocos años, se echarán a perder en silos y vagones estacionados en vías muertas si no se avanza en la solución de estas dos endémicas. Hay que tomar decisiones pensando en el bien común, que tiene oponentes que se pasean impunes.

El autor es secretario de la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Mercaderías y Residuos Peligrosos (Catamp) y presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FFT).

Entidades

Anniversario

■ El 13 de este mes celebró su decimoquinto aniversario la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Mercaderías y Residuos Peligrosos (Catamp). La entidad fue fundada por un grupo de pioneros de la especialidad a fines de 1989. Se trata de la única cámara del rubro en el país y una de las pocas en el nivel internacional. Su nacimiento se produjo cuatro años antes del dictado de las normas nacionales relacionadas con las cargas y residuos peligrosos y surgió como una iniciativa responsable de las empresas del sector para evitar posibles consecuencias adversas de sus cargas transportadas. También se produjo por la necesidad de los clientes—mayoritariamente de la industria química y petroquímica, así como de los establecimientos de salud humana y animal—de contar con proveedores de transporte de alto nivel de respuesta. La mayoría de las empresas de la cámara ha certificado con normas ISO de gestión de calidad y de gestión ambiental.

Índice

■ En agosto pasado, el índice acumulado de costos logísticos de la Cámara de Operadores Logísticos (Costo) alcanzó los 226,83 puntos. Esto implica un aumento del 0,22 por ciento con respecto a julio en los costos de una operación promedio en el ámbito nacional. El índice mide las variaciones en los costos, tomando como base 100 el mes de diciembre de 2001 y refleja los cambios de las áreas de: recursos humanos, del transporte, la administración de inventarios, los sistemas y las comunicaciones.

Tenemos un lugar para su Producto.

Soluciones logísticas integrales.

Av. Eva Perón 6980 (C1439BTU), Buenos Aires
Tel/Fax: (54 11) 4686-7411 www.dmetrop.com.ar

refrigeración para transporte

- El mejor precio cotizado.
- Atención personalizada de equipos y repuestos.
- Financiación.
- Cursos cortados de ADMITAL.
- Servicio Técnico.

Grupo Afax
Tel/Fax: 4302-7740 / 4301-8855
e-mail: info@afax.com.ar

Carier
SERVICIOS

otero

CABINAS DORMITORIO

Av. Ant. Argentina 2980 (1836) Llavallol - Tel. Fax: 4298-4582