

JOSE PEDRO BATTAGLIERO S.A.



BROKER DE SEGUROS

Una Solución Integral en Seguros para el Transporte de Mercaderías

Terrestre, Marítimo, Aéreo, Impo - Expo y Transporte Local Complementario y cauciones

Coberturas Otorgadas por Compañías Aseguradoras de primer nivel internacional

Lavalle 445 2º Piso - C1047AAI - Buenos Aires, Argentina - Tel.: (54-11) 4393-0884 / 4326-5584 - www.battagliero.com.ar - josepedro@battagliero.com.ar

OPINION |

Nuevos modelos de gestión portuaria

La globalización está obligando a revisar conceptos y a actualizar las prestaciones relativas al movimiento de cargas

Por Gustavo Anschutz

Los modelos de gestión portuaria han seguido siempre la evolución del mercado y del transporte. Con la globalización, hoy predominan las nuevas tecnologías informáticas y las comunicaciones que -sumadas a la demanda de los mercados- revolucionan la logística y el transporte.

Los puertos también han evolucionado para ser verdaderos nodos integrados a las cadenas logísticas. Dejaron de ser los históricos puertos *gate* -lugares de transferencia de cargas entre el mar y la tierra en su mayoría administrados por el Estado-, para funcionar como puertos en red (*network ports*).

En ellos, el modelo de gestión consiste en administrar los espacios y concesionar la operación con plena participación de los privados y con la presencia del Estado sólo como apoyo de la actividad.

Una gestión portuaria moderna entiende que cada vez existen menos cargas cautivas y lo que hay que hacer es salir a "cautivar cargas". Esto es, buscar al cliente y promover el puerto mediante la acción de una verdadera comunidad portuaria.

Pero, además, una gestión moderna debe tener en cuenta que se produjo un alto grado de concentración en las empresas del transporte maríti-



mo y, a su vez, una transformación de estas empresas y de otras vinculadas con el transporte en verdaderos operadores logísticos, que configuran un sistema de redes y nodos.

También debe pensarse de que los puertos evolucionan de centros de distribución llamados *gateway* (puertos de segunda generación) a puertos en red o *network ports* (denominados de tercera y cuarta generación).

En línea con la evolución del

Con la evolución del mercado, se implementan modelos que permiten incorporar valor agregado a los productos

mercado, el transporte y la logística, se implementan modelos que permiten incorporar, en los puertos o plataformas logísticas, valor agregado a los productos. Posibilitan una reducción de stocks y una simplificación de los procesos industriales, con una atención personalizada del cliente.

Además, una gestión moderna debería contar con una visión contextualizada que tenga en cuenta que el transporte marítimo concentra las rutas de mayor

demanda en un sistema denominado EQRT (Equatorial Round the World), con buques de hasta 800 TEU (unidad de medida equivalente al contenedor de 20 pies) que tocan seis o siete puertos *hub* (pivotes) en el mundo.

Estos puertos se ubican en el mar Mediterráneo, Asia y en las costas este y oeste de Estados Unidos. El resto del planeta sólo tendrá puertos *gateway* o podrá aspirar a contar con un *hub* regional, que será abastecido desde estos puertos *hub* mundiales.

En América del Sur, se ha comenzado a competir por establecer dos *hubs* regionales. Uno estaría ubicado en el océano Pacífico y otro, en el Atlántico. En este último caso, se postulan firmemente Buenos Aires, Montevideo y Santos, para poder lograr un mejor servicio a la cadena logística integral y un menor costo total para el mayor volumen de carga posible.

Desconexión

Los actuales problemas de gestión y de marcos legales y normativos, especialmente en las aduanas, hacen cada vez más difícil la posibilidad de conformar en América del Sur un sistema de puertos en red. Es casi imposible lograr un alto desarrollo en infraestructuras o en tecnología sin contar con una adecuada gestión portuaria, y no es factible contar con un puerto de última generación dentro de un sistema que no tienda a libre comercio.

O se moderniza la gestión portuaria y se integra a la cadena logística en América del Sur o los puertos quedarán relegados en competitividad y esto implicará pérdida de carga y oportunidades.

El autor es consultor y master internacional en Gestión Portuaria de la Universidad Politécnica de Cataluña (España).



AMTRA • EL BENEFICIO DE PERTENECER.

En la soledad de las rutas, los transportistas cuentan con Amtra.

Adhiriéndose a nuestra mutual Usted podrá obtener los mejores beneficios en:

Combustibles y lubricantes • Cubiertas • Camiones • Seguros • ART • Financiamiento • R.U.T.A. (centro recepción C)
Higiene y seguridad en el trabajo • Gestión de calidad • Medio ambiente • Asesoramiento contable, impositivo y jurídico.

EL MEJOR CAMINO DEL TRANSPORTISTA.

AMTRA • Asociación Mutual de Transportistas de la República Argentina • Av. Cabildo 2230 P12 | Capital Federal | Tel. 4798-3741 | www.amtra.org.ar