

LA ENTREVISTA

# “Hace falta una visión integradora”

José Luis Losada, de Tecnológica Consultores, reclamó una mayor voluntad para planificar infraestructura a largo plazo

GRACIELA CAÑETE  
PARA LA NACION

“La infraestructura debe considerarse en forma integrada, no aislada. Y en la Argentina falta una visión integradora. No se piensa en el todo, se hace una ruta porque en algún lugar la reclaman, pero no se analiza con cuáles caminos se une y de qué forma”, sostiene José Luis Losada, presidente de Tecnológica Consultores, y directivo de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog).

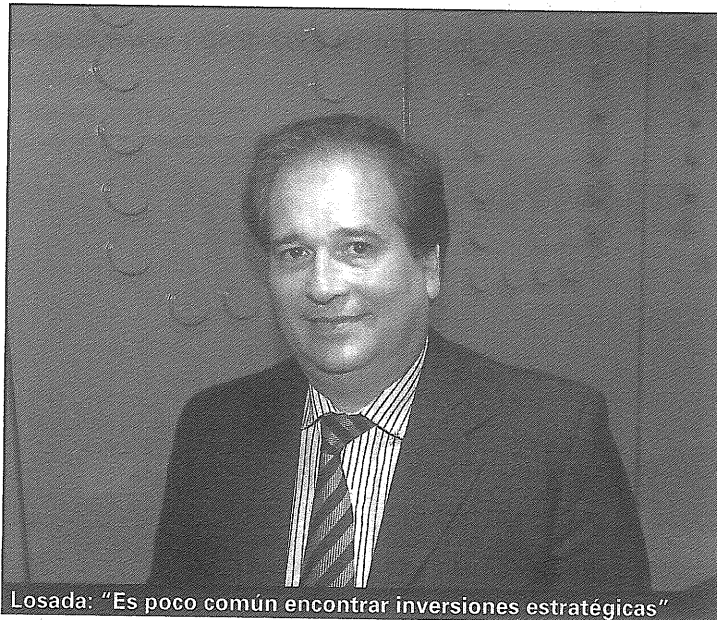
Mientras el sector se recupera y se acerca a los niveles de actividad previos a la crisis, Losada advierte: “Si la economía continúa a este ritmo faltarán depósitos, camiones y personal”.

—¿Esperaban este crecimiento?

—La caída de 2009 no resultó tan profunda; las empresas se prepararon para algo peor. Pasamos por experiencias más brutales, como la de 2001, que dejó fuertes secuelas. Este año estamos volviendo a los niveles de 2008, allí escaseaban los depósitos, los precios de los alquileres habían subido y se pagaban cifras alarmantes. También se necesitaban más camiones. Si la economía continúa creciendo a este ritmo faltarán depósitos, camiones y personal.

—Con el mayor nivel de actividad reaparecen las limitaciones, ¿cuáles son las principales?

—En 2009 disminuyó la producción y



Losada: “Es poco común encontrar inversiones estratégicas”

bajaron los inventarios, por eso alcanzaron los almacenes. Pero ahora no se encuentran espacios para proyectos importantes. Los depósitos *premium* tienen valores más altos que en otros países de América latina: en Chile el costo en almacenes es de US\$ 5 el metro cuadrado, en México un valor similar, y en la Argentina es de US\$ 7,5 o más. Hubo inversiones que aumentaron la capacidad disponible, sin embargo, con el crecimiento de la economía las empresas aumentan la producción y necesitan almacenar más. Y para eso se debe construir; mientras tanto los precios de los alquileres subirán de aquí a fin de año.

En cuanto al transporte, el sector está muy atomizado, hay unas 100.000 empresas y cada una tiene en promedio 3 a 4 vehículos. Este año, con una buena cosecha, se destinan camiones

al transporte de granos, y si bien son camiones de inferior calidad, restan unidades al sector. En los momentos de mayor trabajo se contratan vehículos que no deberían utilizarse, después suceden los accidentes. La renovación de la flota llevaría a que muchos camiones salgan del circuito, pero eso implica controles, una política de Estado que efectivice el retiro de parte del parque automotor. También faltan inversiones en equipamiento, racks, autoelevadores, sistemas informáticos, aunque se incorporó tecnología en los últimos años, y es más accesible.

—En ese sentido, ¿hay inversiones de largo plazo, o sólo se acompaña el incremento de la demanda?

—En general son inversiones que siguen a la demanda, es poco común encontrar inversiones estratégicas.

GRACIELA CALABRESE

En una economía previsible habría que anticiparse a las necesidades de mediano y largo plazo, pero acá eso no pasa. Hay que creer en la economía para colocar recursos. A la vez, las compañías para crecer tienen que invertir. En estos años la inversión acompañó al consumo, pero las decisiones se toman a último momento, cuando se llega al límite de la capacidad instalada, no porque se confie en las condiciones a largo plazo o se crea en la economía. En tanto, suben los precios, se pierde productividad.

—La falta de inversiones en infraestructura condiciona la logística, ¿cuáles deberían ser las prioridades?

—Sin una adecuada infraestructura la logística se encarece. Se debe potenciar el tren, que con 50 vagones transporta lo mismo que 40 camiones. Pero el estado de las vías no es bueno, hay demoras. Entonces se usa el camión, se deterioran las rutas porque se mueven grandes cargas a velocidades importantes. En el mismo espacio circulan autos, así las rutas son cada vez más peligrosas, por eso potenciar el ferrocarril es también trabajar por la seguridad y el medio ambiente.

Tampoco es posible poner el foco en el ferrocarril y olvidarse de las carreteras o los puertos. La infraestructura debe considerarse en forma integrada, no aislada. Y en la Argentina falta una visión integradora. Se presentan proyectos para hacer un paso a Chile, existen propuestas de inversión. Pero se mira el cruce entre ambos países, no el flujo de carga entre Buenos Aires y Mendoza, o la conexión con Brasil.

—¿Cómo afecta la falta de infraestructura al desarrollo?

—El transporte por tren permitiría llevar la carga a menor costo, así se

lograría que muchas economías regionales que hoy no son competitivas lo sean. El Estado debe crear las condiciones para movilizar la riqueza que está latente y se pierde por falta de organización.

—¿Cuáles son las principales preocupaciones en el sector?

—El aumento de costos, y cómo trasladarles a los clientes esos incrementos. En un contexto donde los ajustes son periódicos, y no existen estadísticas creíbles, las negociaciones son permanentes. Se pone más esfuerzo en negociar tarifas que en optimizar costos. La logística se fue encareciendo y tiene un mayor peso en los presupuestos de las empresas. Y para los operadores, incrementos del 20 o 25% de costos por año, superan los márgenes de rentabilidad.

—¿Cuáles son las expectativas para 2011?

—La tendencia es de crecimiento de la economía, y la logística crece cuando lo hace el resto de los sectores. Se proyecta un incremento de la demanda de depósitos, equipamiento, camiones, infraestructura, personal. En logística la clave de la productividad es la gente, por eso se necesita brindar capacitación, entrenamiento. Hay que formar recursos humanos. Claro que es preferible tener problemas asociados al crecimiento, y no los de una crisis.

Para 2011 sería importante dedicarse más a lograr eficiencia que a negociar precios, y esto dependerá de la evolución de la economía. El PBI de la Argentina aumentó, pero es necesario contener la inflación. El próximo es un año electoral, y en general, cuando hay elecciones se suele esperar hasta que aclare el panorama, eso debería evitarse, lo deseable es que no se afecte el crecimiento.

## OBRAS LOGISTICAS “LLAVE EN MANO”

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

ESTRUCTURAS METALICAS DE ALMA LLENA

<b>ENTRE OTRAS:</b>		<b>WALMART</b>	58.000 m2	<b>BOGUER</b>	32.000m2
<b>LPI</b>	150.000 m2	<b>TNT (VOLKSWAGEN)</b>	28.000 m2	<b>SILCAR</b>	3.500m2
<b>EUROAMERICA</b>	28.000 m2	<b>ALGABO</b>	14.000 m2	<b>VIENTOS PANAMERICANOS</b>	37.500m2
<b>FLORA SAN LUIS</b>	1.760 m2	<b>MAXICONSUMO</b>	50.000 m2	<b>MAROLIO</b>	7.500m2
<b>A LATINA LOGISTICA</b>	10.000 m2	<b>FLORA DANICA</b>	3.500 m2	<b>FERVA</b>	2.600m2
<b>MAYORISTA VITAL</b>	30.000 m2	<b>UNIVERSAL SERVICE</b>	5.000 m2	<b>C. IND. PACHECO</b>	12.500m2
<b>ROMAN</b>	8.000 m2	<b>LA VIRGINIA</b>	32.000 m2	<b>GIVAUDAN</b>	1.500m2
<b>COTO</b>	100.000 m2	<b>FATE</b>	9.500 m2	<b>METRIVE</b>	7.400m2
<b>CARGO</b>	10.000 m2	<b>BAYER</b>	2.300 m2	<b>SAPORITI</b>	3.700m2
<b>LIBERTAD</b>	23.000 m2	<b>NINI HNOS.</b>	50.000 m2	<b>FRAVEGA</b>	48.000m2
<b>GARBARINO</b>	17.000 m2	<b>PROCTER &amp; GAMBLE</b>	39.000 m2	<b>¿SU EMPRESA ESTA ?</b>	?? ??

www.bauteq-sa.com    QUITO 2618 - 1643 - BECCAR - BUENOS AIRES    consultas@bauteq-sa.com

TEL 5411 4719 - 5800 FAX 5411 4719 - 6432    www.cmpestructuras.com.ar    consultas@cmpestructuras.com.ar