

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 |

Un escenario crítico para la agricultura

Por Pablo Bereciartua

De no ser por la implementación de sistemas de asilo a campo, en las últimas cosechas el sistema de acopio y transporte de carga terrestre habría colapsado. El escenario se vuelve aún más crítico si se consideran las cuatro a cinco millones de hectáreas extras de agricultura que se esperan en las próximas campañas, o la estimación de elevarse 100 millones de toneladas de producción en el mediano plazo.

El sistema de transporte de cargas, y en particular su componente terrestre, podría transformarse en el corto plazo en un caso de emergencia similar al de la energía este invierno. Este y otros ejemplos ponen de manifiesto las mismas falencias: falta de planeamiento estratégico que responda a una visión de mediano plazo y que esté fundado en estudios realistas, falta de coordinación intersectorial y baja colaboración público-privada.

Reconociendo esta situación, el Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo Sostenible (Ceeds), que cuenta con un grupo multidisciplinario de ingenieros, científicos y economistas, y el Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), han establecido una alianza para avanzar en la realización de estudios que permitan desarrollar propuestas estratégicas para el desarrollo físico y productivo del país. Un primer análisis de la situación de la Argentina, y de sus necesidades más preteritorias, resultó en dos prioridades:

• La identificación y el análisis de "clusters" regionales productivos y

de innovación, y sus características funcionales y requerimientos que permitan proponer estrategias de crecimiento y seleccionar inversiones con rentabilidad económica y social.

• El análisis de los sistemas de almacenamiento, transferencia y transporte de cargas, y la planificación tendiente a reducir la incidencia de su costo sobre el precio de los bienes y sobre la competitividad argentina.

Además de políticas macroeconómicas estables, hace falta crear condiciones microeconómicas para la actividad productiva. Con este paradigma, el Ceeds ha presentado recientemente una propuesta de pedido de financiamiento a la Tinker Foundation, una fundación con sede en Nueva York, con el título "La Argentina de cara al siglo XXI: construir competitividad real".

El sistema de transporte de cargas (...) podría transformarse en el corto plazo en un caso de emergencia

Fuertemente basada en la experiencia internacional reciente, la propuesta busca producir información, análisis y herramientas que permitan entender oportunidades y desafíos de los potenciales "clusters" de innovación y producción regionales argentinos. A diferencia de valiosos esfuerzos previos, se propone imple-

mentar una metodología de mapeo de "clusters" potenciales, y un modelo dinámico de economías regionales, que permite evaluar el impacto de inversiones y políticas, en variables tales como empleo, salarios, exportaciones y migraciones.

Estas herramientas, de aplicación habitual en Estados Unidos, están siendo adoptadas por varias regiones europeas para evaluar propuestas de desarrollo, como trenes de alta velocidad, antirrástas o programas de cambio tecnológico, por ejemplo.

El país ha avanzado en la modernización de su infraestructura portuaria, pero no ha sucedido lo mismo con el transporte de cargas terrestre, ni con la resolución de importantes "cuellos de botella" en interfaces entre modos de transporte.

Para empezar a delinear aspectos clave de un plan estratégico de transporte de cargas para el país, Ceeds-ITBA convocó a representantes de firmas productoras y de transporte, y al sector público a un trabajo conjunto, que comenzó con la presentación de una visión del estado de situación y de potenciales estudios a desarrollar.

Entre los lineamientos presentados se encuentran: reunir y sistematizar la información sobre el sistema de transporte de carga, focalizar la atención en el transporte de cargas terrestre, analizar las interfaces entre modos de transporte y aspectos regulatorios, normativos y operativos.

El autor es director ejecutivo de Ceeds-ITBA. E-mail: pb@iam.berkeley.edu. Internet: www.ceeds.com.ar



Las fronteras entre operadores se difuminan

Servicios integrales, la meta global

Hace una década aún existía en el país una diferencia clara entre grandes operadores de carga locales y globales. Luego, los operadores locales comenzaron a firmar acuerdos recíprocos de representación con agentes de carga de otros países o se asociaron a cadenas internacionales del sector.

Como contrapartida, muchas cadenas internacionales fueron desembarcando por sí mismas en el país y perfeccionaron su conocimiento del mercado local. Pero había una frontera que seguía vigente: la de los operadores de carga general y la de los transportistas de carga expresa, que orientan su oferta a mercancías más pequeñas.

Ese último límite está cada vez más desdibujado. El director gerente de Wilson Logistics, Alfredo García Samartino, dijo a La Nación que algunas empresas del rubro automotor, de electrodomésticos o del sector farmacéutico, entre otras, requieren que un mismo proveedor se encargue de los pequeños envíos

de muestras y también del traslado de carga comercial.

"Quieren tener los mismos estándares de calidad en todo el mundo y tienen exigencias que sus proveedores tienen que cumplir; no importa dónde estén situados", afirmó el directivo.

Esta tendencia es una de las variables que explica las fusiones y adquisiciones entre las firmas de transporte expreso y las de carga general. De hecho, el Correo Alemán, controlante de DHL, adquirió hace un tiempo la firma de carga general Danzas. Otro gigante del transporte aeropreso, UPS, compró la agencia de carga Fritz, primero, y recientemente a la compañía Menlo. Por su parte, TPG, proletera de TNT Express y TNT Logistics, adquirió la empresa de carga Wilson Logistics. Pero esto no significa que todas las empresas demanden servicios logísticos integrales. "Hay industrias pequeñas y precisas que recurren a pequeños proveedores especializados", puntualizó García Samartino.

 **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 P13 | Capital Federal | Tel. 4786-3741 | www.amtra.org.ar