

CASO TESTIGO

San Luis como estación logística

Promovido por la Zona de Actividades Logísticas de la provincia, San Luis Logística invita a Pensar convocó a distintos especialistas de la actividad para debatir los problemas que afectan a una eficaz distribución de las cargas, cuyas conclusiones quedaron reflejadas en el contenido de un libro, que promete transformarse en material de consulta indispensable para el sector

ANDRES ASATO
PARA LA NACION

Cuando aún resuenan los ecos de dolor que provocó el accidente donde un tren de cargas embistió a un micro escolar, en las cercanías de la localidad de Las Zanjitas, unos 70 kilómetros al sur de la capital provincial, e independientemente de los motivos que lo ocasionó, el crecimiento del transporte de cargas abre un enorme interrogante respecto a las condiciones de infraestructura vial, ferroviaria, marítima y portuaria que el país está en condiciones de ofrecer.

Según datos que surgen del Plan Nacional de Carreteras (2012/2021), el objetivo es pasar de los 2000 kilómetros actuales de autopistas –un 5% de la red troncal– a 9000 kilómetros, para llegar a una cobertura del 23% de la red. En tanto, el ferrocarril pasaría de transportar “del 7% actual de cargas al 10%”. Por último, en materia portuaria, los especialistas recomiendan llevar los 34 pies de calado del sistema de agua dulce a 42 pies.

¿Hay un diálogo abierto para que dichas proyecciones articulen a través de un Plan Maestro que permita dinamizar, en el mediano y largo plazo, el transporte masivo de cargas y así mejorar el costo logístico del productor?

“Todos sabemos que el 85% del comercio mundial está en el hemisferio norte, hay algunos estudios que indican que a partir de 2015 el incremento del producto bruto de países como China e India, algunos del sudeste asiático, Brasil y otros de América latina van a correr ese

eje norte-sur hacia una relación mucho más intensa sur-sur y ahí será clave el tema de la infraestructura. Pero cuando miramos la región nos encontramos con que pasaron 500 años desde que nos descubrieron, 200 años en el caso de la Argentina y sin embargo la infraestructura de las grandes ciudades responde al sistema colonial”, indicó Luis Clementi, presidente Bellcom.

Clementi disertó en la jornada San Luis invita a Pensar, organizada por la Zona de Actividades Logística de la provincia de San Luis. Allí manifestó que la cuenca del Orinoco, del Amazonas, el Río de la Plata “no están interconectadas siendo que el modo fluvial es el más económico, mientras que el sistema ferroviario del Mercosur no se habla con el sistema ferroviario del Pacto Andino. Son esas cuestiones que hacen que tengamos que repensar muy bien lo que vamos a hacer”, advirtió.

Para Clementi, uno de los problemas que enfrenta la logística es el rol de la dirigencia: “Desde hace mucho nos está faltando una dirigencia con visión estratégica y sistémica”, advirtió.

Visión sistémica

“Tenemos muy buenos especialistas en vías navegables, en los sistemas ferroviario y aéreo, en el transporte terrestre de cargas, pero tenemos que ver cómo hacemos para que el país sea capaz de tener una visión sistémica de toda su estructura. Por eso digo que este error de la dirigencia no es sólo político, sino también empresario, sindical y académico. Que en su conjunto fuera capaz de entender el contexto global

de lo que ocurre con la mercadería que va y viene”, indicó.

“Uno ve –continuó– en los países desarrollados que a la búsqueda de los nuevos mercados van los comerciales acompañados por gente del área de la logística y el transporte”, señaló, tras agregar que resulta “fundamental” poder cerrar ese circuito, en todo lo que tiene que ver con la infraestructura, los puertos y aeropuertos, parques industriales y zonas de actividades logísticas. “Todo esto se necesita para darle dinamismo a esta generación de riqueza que es la que se necesita crear para poder distribuirla después y cumplir con toda la demanda de la sociedad”, concluyó.

Pablo Luciano Potenze, especialista en temas aeroportuarios y aeronáuticos, sostuvo que resolver la encrucijada de la infraestructura es fundamental: “No tiene sentido hablar de los aviones si no hablamos antes de los aeropuertos sobre los que van a aterrizar y despegar, y de las “ayudas” que nos van a guiar para llegar a destino. Los aeropuertos argentinos en general están concesionados aunque cada vez que hay que hacer una inversión se hace con dinero del Estado, lo cual invita a replantear cuál es el sentido del proyecto de privatización de los aeropuertos.

Hay aeropuertos nacionales, provinciales y municipales, la mayoría son nacionales pero algunas provincias tienen aeropuertos propios lo cual marca una tendencia a ser protagonistas de su propio destino aerocomercial, en un ambiente que por lo general pensó que la aviación era un tema federal que se resolvía desde Buenos Aires”, indicó.



El movimiento de bodegas, el testigo más elocuente de la situación económica

La buena noticia, señaló, es que hay muchos aeropuertos que son aptos para el transporte aéreo de cargas. No obstante, la mala noticia es que hay que hacer terminales de carga que son inversiones caras y que así como están las cosas, “a pesar de la propaganda del concesionario”, se tendrán que hacer con dinero o garantía estatal.

Otro aspecto clave y álgido, al menos en el sector aéreo es, según Potenze, la relación con los sindicatos.

“El ambiente aeronáutico es un sector que vive un conflicto interno que viene de muchas décadas atrás. Un dato no menor es la diversidad de sindicatos que existen (por lo menos nueve sindicatos con injerencia en el área). También actúan sectores que ni si quiera alcanzan la categoría de sindicatos, pero que a partir de la tercerización con algunas actividades en los aeropuertos han aparecido en un número antes inimaginable, y además

hay que tener en cuenta que se vienen unos cuantos más”, alarmó.

¿Qué otro desafío se le plantea hoy al transporte aéreo en la Argentina?

“Lamentablemente –señaló Potenze–, el transporte aéreo de cargas en el país es insignificante y tiende a desaparecer. Sabido es que el mayor medio de transporte del país es el camión, del cual el Indec no publica estadísticas, mientras que se supone que el ferrocarril es un medio secundario: en 2009 movió 20 millones de toneladas, 2000 veces más que las 10.000 toneladas que transportó el avión, y eso marca una diferencia y nos dice que hay una deficiencia de la oferta, además del poco interés de los cargadores en utilizar el transporte aéreo”, apuntó.

Crisis de gestión

Gastón Cossetini, experto en logística y ferrocarriles, sostiene que



OBRAS LLAVE EN MANO
ESTRUCTURAS METALICAS . PISOS INDUSTRIALES
CENTROS LOGISTICOS . OBRAS INDUSTRIALES
HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

Aut. Panamericana 2250 Km 40.5 (B1619/PSX) Garin B., As. Argentina Tel: (+54 11) 5918-6800 Email: hormetal@hormetal.com www.hormetal.com

Hacia un Plan Maestro

El Ente Coordinador de la Zona de Actividades Logísticas de San Luis trabaja en la creación de un Plan Maestro de Comercio Exterior.

En tal sentido, desarrolló el primer Taller de Diseño Participativo de Servicios y Promoción de los Exportadores, al que asistieron representantes de pymes, consultores, estudiantes de ciencias económicas, prestadores de servicios y profesionales vinculados al comercio exterior.

Graciela Corvalán, presidenta de San Luis Logística, señaló que la idea es "afrontar entre todos el desafío de armar un plan maestro de comercio exterior para la provincia, para lo cual el Gobierno ha realizado una gran inversión, con centros de logística de primer nivel y a los que hay que darle vida para aumentar su potencial", señaló.

Zona intermodal

La Zona de Actividades Logísticas, operativa en un ciento por ciento, conjuga el transporte ferroviario, carretero y aéreo, es el mayor puerto seco de la región, tiene una infraestructura en beneficio de los inversores y funciones que aportan valor agregado a los productos.

La provincia invirtió \$30 millones en infraestructura (11.000 m2 cubiertos y 2000 m2 semicubiertos) en báscula fiscal, playa de maniobras, playa de contenedores, grúas pórtico, telefonía IP, circuito cerrado de seguridad, servicios varios, autoelevadores, cintas y carretillas hidráulicas, cintas transportadoras, sunchadoras, embaladoras, sistema computarizado de stock y servicio aduanero.

En el Centro de Servicios para el Agro (Agrozal) se invirtieron \$12 millones en 2 silos de 6000 toneladas cada uno, 3 silos de 1000 toneladas, 2 silos de 200 toneladas y 1 silo de 100 toneladas.

Asimismo, se construyeron 6 kilómetros de vías nuevas por \$9 millones, y se reactivaron unos 40 kilómetros de vías por \$6,3 millones. A su vez, la provincia compró la locomotora nueva La Puntana, por \$11,8 millones.

A esto se le incorpora la promoción de los bitrenes, que permiten el transporte de dos contenedores de 40 pies, son menos contaminantes y reducen el consumo de combustible, y cuentan con una ley que autoriza su circulación de modo experimental.

Asimismo, la inversión en la nueva fábrica de pallets será inaugurada en breve: la locación incluirá un

depósito cubierto de 500 m2, otro semicubierto de 300 m2, y una playa de maniobras de 700 m2, lo que generará una capacidad de producción inicial de 4000 pallets durante lo que resta del año y 7000 en el segundo año de locación. Y la inversión privada de la firma Ribeiro SA, que se instalará en la plataforma y consiste en la instalación de un centro de almacenamiento y distribución de mercadería con una inversión totalmente privada, que implica la construcción de un predio de 10.000 m2 cubiertos entre abril y mayo de 2012, y en la segunda etapa con un total de 20.000 m2.

Además, incluye la incorporación al promediar el año de la empresa Andreani Logística (con un depósito multifuncional de 5000 m2), donde se desarrollan actividades de recepción, almacenamiento, fraccionamiento, embalaje, despachos, distribución, picking de mercaderías y transporte y en breve se instalará además la Unidad de Negocios Postales.

Las operaciones de cargas ferroviarias iniciadas en la ZAL en agosto de 2009 registran a la fecha un total de más de 200 formaciones, con un flujo de 4100 vagones cargados y más 182.000 toneladas transportadas.

Entre otras empresas radicadas en la ZAL se encuentran además Cementos Avellaneda (en un depósito cross-docking de 2000 m2); Transporte Andreu (en un depósito de sustancias peligrosas de 200 m2); Sumpall (en un salón comedor de 260 m2), y Clement & Asociados y Eximport (en oficinas de la Terminal Puerto Seco).

Zona primaria aduanera

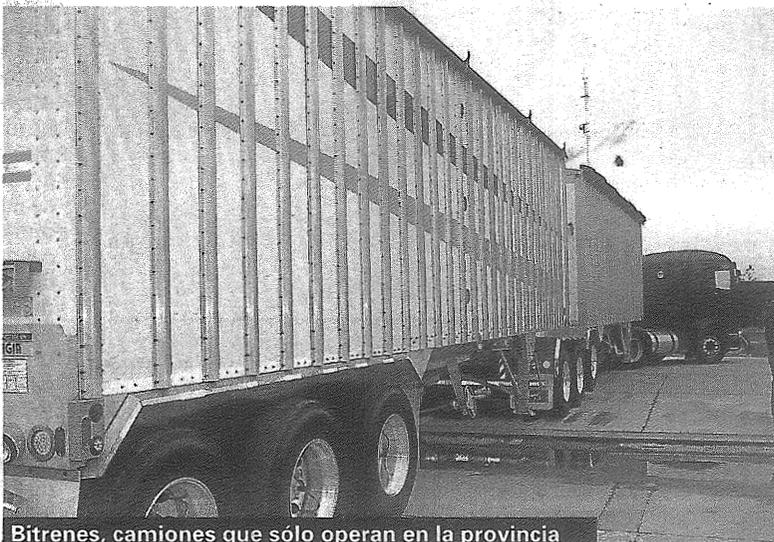
Hasta de octubre pasado, el flujo de camiones fue de 1940 en exportación y 345 de importación, totalizando un volumen de 2285 camiones. En valor, las operaciones de exportación sumaron US\$ 58,6 millones, en tanto, las de importación ascendieron a US\$ 16 millones, lo que dio un total de 74,6 millones de dólares.

La evolución del flujo de camiones analizada va desde 2009 a octubre de 2011, que es el tiempo de vida genuina de la zona primaria aduanera, lo que demuestra que desde su puesta en marcha, existe un gran despliegue comercial, con un pico máximo en 2010, y con una tendencia estable en 2011.

El depósito fiscal de la zona primaria aduanera de San Luis se encuentra en un 95% de su capacidad de almacenamiento.



La Puntana, la locomotora provincial para apuntalar el tren



Bitrenes, camiones que sólo operan en la provincia

ONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS DE SAN LUIS

sufre una grave crisis de fundamentalmente en el sector o, pero también marcó con preocupación algunos déficit del sector privado. ¿Cómo reo? Formando recursos humano-

el área de los ferrocarriles se rminando la primera camada enieros ferroviarios luego de tterrupción de largos años, y oco menos de dos años se re- el tema por iniciativa de la Se- ía de Transporte, de empresas las, y de la Administración de estructura Ferroviaria. Pero hay ejemplos como la Universidad nal de San Martín que está for- o en tecnicaturas. Ahí cabe una ón de carácter sistémico, ya que ortante es que la formación de ursos humanos sean de alguna a complementados, analizados, e si bien se ven esfuerzos signi- ros de la Fundación Profesional

para el Transporte (FPT) de Fadeeac, lo que no se observa es integración de los distintos modos", explicó.

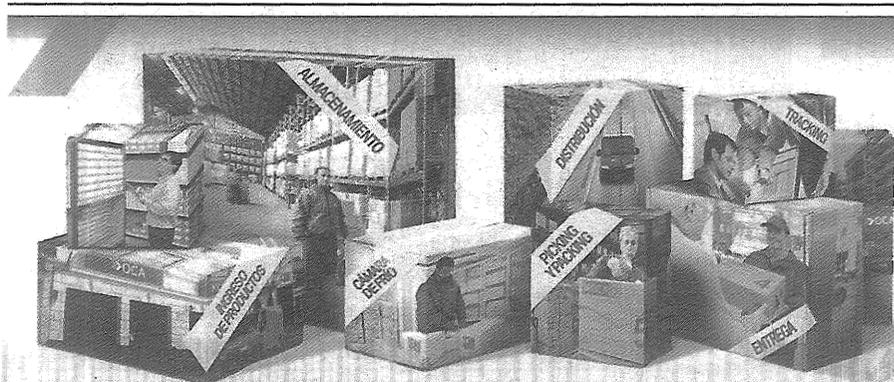
Por su parte, el especialista en temas marítimos y de logística, Antonio Zuidwijk, estimó necesario que los operadores locales de transporte y de terminales de transferencia debatan el significado que pueden llegar a tener las Reglas de Rotterdam, que pretende en su espíritu promover en el marco internacional un régimen legal uniforme y moderno, que regule derechos y obligaciones de los cargadores, ya que su impacto logístico en el movimiento de cargas por vía marítima puede ser importante.

Reglas o no

"¿Necesitamos las reglas? ¿Si es así, para qué las necesitamos? Una vez que el transporte intermodal demostró sus beneficios para las economías de los países centrales, se expandió por el mundo. Las excepciones fueron Afri-

ca, Sudamérica y parte de Asia. ¿Fue por falta de infraestructura? No, de ninguna manera, fue por falta de reglas claras. Hay suficiente infraestructura para comenzar", destacó.

Por su parte Roberto Liotis, especialista del transporte carretero y logística en general, resaltó la importancia de abrir el debate entre el sector ferroviario y el carretero: "Si tenemos aviones, trenes rápidos, camiones que se renuevan y si hay infraestructura, tendríamos indicadores sociales y económicos del país con el que nos encontramos, que sería mucho más confiable, sustantivo e indiscutible que el Indec, ya que cuando el transporte ve que la bodega no se llenó nos está dando una señal, y cuando la bodega no nos alcanza también nos está diciendo algo. La situación de la bodega es un indicador, más preciso y anticipado, sensible si quiere, que hay sobre la evolución económica de un país".



OCA. Logística en una nueva dimensión.

OCA

0800-999-7700 - www.oca.com.ar

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.