

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 balsa 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- l 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.