

JORNADA DE FIEL

# Más demanda y menor oferta de recursos

Empresarios del sector logístico debatieron sobre la actual coyuntura inflacionaria, los déficits de infraestructura y las perspectivas de inversión

ANDRES ASATO  
PARA LA NACION

La productividad se degrada continuamente por la falta de infraestructuras adecuadas y ya no alcanza con mejorar las estructuras, como se señala en el informe preparado en la jornada organizada por la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (FIEL), sino que "es hora de pensar en políticas de Estado para superar los cuellos de botella actuales".

Según cifras que se manejan en el sector, en el próximo año se transportarán y almacenarán casi 13 millones de toneladas más pero la financiación de las operaciones estará complicada por la inflación de los insumos logísticos.

Frente a un contexto exterior que indica un menor crecimiento del comercio mundial, la Argentina crece a una tasa menor que en 2011, y con un perfil diferente sostenido en el agro más que en la industria.

Carlos Musante, de la consultora DYC y coordinador de la mesa, se refirió al cálculo del índice del costo logístico que, según el sector o el tipo de operaciones que uno mide, nunca bajó de los 25 puntos y en algunos casos superó los 30.

Resaltó además la preocupación de los empresarios logísticos porque la demanda crece más que la oferta de recursos, dando lugar a un nuevo indicador de elasticidad-precio-demanda de entre 6 y 7 puntos adicionales sobre el índice ajustable.

## Más del doble

Eduardo Bastitta Harriet, de Plaza Logística, que opera en el rubro inmobiliario, señaló que una de las claves es poner la mira en el horizonte por encima de la coyuntura económica: "El costo del metro cuadrado en la construcción en los últimos 4 años creció más del ciento por cien-



El m2 de la construcción creció más del ciento por ciento

EXPOTRADE

En 2012 se transportarán y almacenarán casi 13 millones de toneladas más, pero la financiación de las operaciones estará complicada por la inflación

to medido en pesos, a esto se suma un crecimiento del costo de los materiales de un 75% y de la mano de obra de un 150%. Es una presión muy fuerte sobre nuestros negocios y no podemos trasladar todos esos incrementos a los clientes. Nuestros precios aumentaron en el último año un 14%; esto es, parte de la presión que recibimos, también de inversores y de quienes nos financian, lo que nos obliga a desarrollar bajo los máximos estándares de calidad. Y para alcanzarlo, nuestra metodología es hacer foco en el trabajo en escala: no es lo mismo desarrollar un emprendimiento de 85.000 metros cuadrados que uno de 10.000".

Para Gustavo Figuerola, repre-

sentante de la Cámara de Concesionarios de Terminales Portuarias de Buenos Aires, la necesidad más urgente que tiene el sector es mejorar una infraestructura que se mantiene como hace 100 años: "No es inflación de costos, ni de demanda, sino inflación de infraestructura. Si la Argentina va a mover la cantidad de granos que se estima para los próximos 10 años, Paraguay también aumenta su producción de soja, y además Bolivia sube su producción de minerales, el río Paraná como está no va a alcanzar. Y cuando uno ve la costa este de América del Sur, de Santos o de Río de Janeiro hacia el Sur, todos los puertos tienen entre 14 y 15 metros de profundidad, mientras Buenos Aires tiene 10. Si no vamos a una infraestructura más profunda, los barcos grandes van a pegar la vuelta en Montevideo o en el sur de Brasil, y ese transbordo que hoy cuesta alrededor de 400 dólares lo va a pagar el comercio exterior de la Argentina, con pérdida de competitividad".

Hugo Membrive, presidente de

Distribuidora Metropolitana, hizo hincapié en los costos ocultos: "Hemos tenido camiones que debieron esperar entre 2 y 3 días por falta de combustible en los surtidores. Los camiones de reparto en el micro y macrocentro, que antes podían abastecer entre 40 y 50 negocios en el horario permitido hoy recorren mucho menos".

Puso también su ojo crítico en las medidas acordadas con la Agencia de Seguridad Vial para restringir el horario de los camiones los días feriados: "El año que viene vamos a tener once fines de semanas largos -señaló- y estos parates de los camiones no son medidos como costos ocultos. Así que, sobre el 37% de aumento medible, yo digo que es más".

Otro aspecto en el que el empresario logístico mostró su preocupación es por los cambios que se avocinan en el sector transportista: "De pasar a 2013 la obligatoriedad de los camiones [de certificar] con Euro 5 se nos va a dificultar porque vamos a tener la mayoría de los camiones con Euro 3 y gasoil común y muy

pocos con Euro 5 y urea, que es un combustible más caro. Ahí no sólo habrá una cuestión de más alto costo sino que involuntariamente se generará una competencia desleal entre los que tengan unidades viejas y nuevas. Ojalá que la medida no impacte mucho en los que tenemos unidades propias".

## Seguir el viento

Sobre los temas que más preocupan a la hora de decidir una inversión, Francisco Alvarez, de Celsur Logística, advirtió que no hay crecimiento sin inversión: "Para nosotros es un factor de diferenciación competitiva. Hicimos inversiones muy específicas en las áreas que nos pudieran dar un apalancamiento de mayor productividad, capacitación, sistemas, que son inversiones más acotadas que las que se hacen en infraestructura, y como estrategia dejamos de invertir cuando otros podían hacerlo, porque si lo hacen todos no representa un factor de diferenciación. Ahora vamos a volver a invertir el año próximo y decimos a modo de premisa que si no vamos a poder cambiar el viento del tipo de cambio, ni de los impuestos, ni de la conflictividad, cuando uno no puede modificar los vientos lo que tiene que hacer es manejar las velas y arriarlas si el ventarrón es muy fuerte y para eso nos estamos preparando hoy".

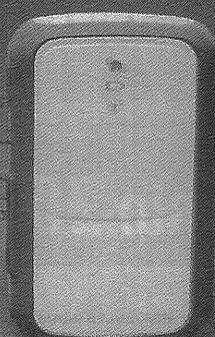
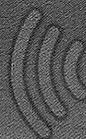
A modo de conclusión, Bastitta Harriet reclamó que el sector privado se agrupe para tener un rol más activo, "en torno a ciertos puntos que nos unen como la visión a largo plazo de las inversiones".

Gustavo Figuerola señaló que si la dirigencia empresaria no advierte que tarde o temprano la logística "se tendrá que dar soluciones hasta que la infraestructura llegue", alguien lo terminará haciendo por ellos.

Francisco Alvarez destacó también que "si la calidad baja, los costos suben". Mientras que Hugo Membrive aseguró que la inversión en un predio de 37 hectáreas en la zona del Parque Roca para que se establezcan las empresas de la zona sur que realizan operaciones de *cross docking*, es un desafío para el sector privado. Y un alivio para la tensionada infraestructura logística nacional.

Controle  
SU carga

STOPCAR®



STOPMOBILE

- Equipo ultraliviano
- Reporta en forma continua o por movimiento

LLAMÁS, LO TENÉS 0810 666 8 666

www.stopcar.com.ar

SUCURSALES - BARILOCHE: Villegas 282 - Loc. 4, Tel: (02944) 522-223 - CAPITAL FEDERAL: Av. J. B. Justo 6402, Tel: 4674-0907 / 0926 - CASTELAR: Av. Zaballos 1801, Tel: 5288-9010 - FLORIDA: Av. Mitre 1208, Tel: 5648-7826/4102-0135 - ITUZAINGÓ: Av. Pte. Perón 9626, Tel: 5231-2235/2260 - LA PLATA: Calle N°8 - 835 - Piso 7 - Of. 5, Tel: (0221) 422-9424 - LANÚS: Av. Irigoyen 5199 (Ex Pavón), Tel: 4247-1487/4247-1538 - MAR DEL PLATA: Hipólito Yrigoyen 2184, Tel: (0223) 491-1180 - MORÓN 1: Av. Hipólito Yrigoyen 600, Tel: 4489-9000 - MORÓN 2: Colón 859, Tel: 4136-9100 - CALL CENTER: 0810 666 8 666 - MERCADO CENTRAL: Autopista Richieri y Boulogne Sur Mer, Tapiales, Bs. As, sobre Av. Circunvalación (a 100 mts de la entrada), Tel: 4462-5808 / 4442-0696