

te en la producción de muchas empresas, principalmente las automotrices que tienen un porcentaje muy alto de exportación con Brasil”.

Marcelo Lancelotti, gerente general de TASA Logística, remarcó como hecho adverso para 2014 “la imposibilidad de importación de tecnología por parte de nuestros proveedores. Para minimizar el impacto, debemos trabajar en conjunto con ellos para anticiparnos a las necesidades de crecimiento y contar con todos los elementos necesarios para las próximas implementaciones”.

En la industria de pallets y embalajes, Marcelo Sánchez, director comercial de Tomol, destacó que, exceptuando al sector automotriz del indicador, se ha notado una baja en los clientes que será difícil de superar: “Las previsiones que hacemos con nuestros clientes es la de un consumo masivo, que se mantiene, pero con una pelea cada vez más fuerte por los costos, lo que obliga a negociaciones permanentes de precios con un desgaste en la relación”.

El impacto de los costos logísticos, según apunta Mauro Sperperato, socio fundador Sinapsys y ex presidente Arlog, obliga a no realizar procesos de manera improvisada: “Algunos comportamientos están dentro de las estacionalidades esperadas, pero otros provienen de cambios de reglas que afectan nuestro comportamiento, inclusive el crecimiento de feriados o las implicancias que generan protestas o cortes de ruta, u otras restricciones de mayor impacto como las trabas a las importaciones. Si podemos colocar dentro de una banda razonable esos altos y bajos, estaremos colaborando en eficiencia, reducción de costos y mejora del nivel de servicio”.

Tesler se refirió a las dos acepciones de la visión china sobre el significado de toda crisis: la de pensarla como un peligro o una oportunidad. “El peligro es seguir operando como en la época de las vacas gordas y pensar que el incremento de volúmenes va a tapar ineficiencias del país y por lo tanto de las empresas”, subrayó. Y al verla como oportunidad dijo que “pasa por prepararse para competir en la salida de la actual fase, logrando más eficiencia y participación de mercado”.

Para ello, frente a un 2014 que seguirá soportando costos que afectan la competitividad, una actividad exportadora decreciente, fuerte presión sindical, tarifas deterioradas y un menor consumo interno, consideró clave capacitarse y eliminar ineficiencias: “Hay que prepararse y analizar cómo es la brecha de productividad a mejorar para aprovechar la recuperación de la actividad”, concluyó. ●



La logística necesita una aceitada operación entre los distintos modos; la recuperación del tren es clave

ARCHIVO

## Cómo jugará la irrupción de otro puerto

Gustavo Figuerola  
PARA LA NACION

La irrupción del puerto de La Plata como jugador en el tablero de las terminales del *hinterland* del puerto de Buenos Aires planteará la competencia entre terminales y entre puertos. Este nivel de competencia, entendido como cantidad de jurisdicciones y número de terminales jugando en el mismo mercado, es único en el mundo. Entonces la competencia se dará —fundamentalmente— por la conectividad y por los costos de la cadena logística de cada puerto. Cada cargador podrá estudiar qué combinación le resulta más eficiente. La sinergia entre Estado, trabajadores y privados de cada puerto será la clave. El puerto que lo logre y lo haga sustentable será elegido por las cargas y por los buques. ●

El autor es gerente general de Terminales Río de la Plata (TRP) del puerto de Buenos Aires.

## Una nueva generación de ferroviarios

Pablo Martorelli  
PARA LA NACION

El mismo sector empresario durante años fue mezquino en el usufructo de los bienes dados en concesión, sectores políticos-confrontativos y sectores sindicales intra y extra ferroviarios pueden llegar a ser generadores de situaciones complejas que conspiran contra la recuperación del ferrocarril. Pero la necesidad de mejorar los costos del país, la reducción de la siniestralidad vial y la congestión en puertos y áreas urbanas colocan nuevamente al ferrocarril en el lugar que nunca debió perder. Pero por esa pérdida de años, su recuperación demanda crear una nueva generación de ferroviarios para los próximos 20 años y un gran esfuerzo económico, social y político. ●

El autor es presidente del Instituto Argentino de Ferrocarriles y fue gerente técnico de Femesa

## El mercado de los parques, expectante

Santiago Diz  
PARA LA NACION

Los costos de la construcción están en alza y eso preocupa a los inversores, ya que impactan en la rentabilidad del negocio y fuerzan a desarrollar productos más distantes para no perder rentabilidad. Las nuevas zonas de radicación de centros logísticos son una consecuencia de esto (Escobar, Campana, Zárate, Moreno y La Reja, por ejemplo). Hay menos desarrollos a riesgo y mucha cautela, y como contrapartida hay más desarrollos llave en mano, lo que muestra, por un lado, que el mercado va madurando y, por el otro, que los desarrolladores arrancan a construir un centro logístico cuando cuentan con los inquilinos previamente. El mercado sigue expectante y las decisiones se dilatan. ●

El autor integra el Área de Industrias de Colliers International.

**OCA. Logística en una nueva dimensión.**

ALMACENAMIENTO  
DISTRIBUCIÓN  
TRACKING  
ENTREGA  
PICKING/PACKING  
TRANSPORTE  
CAMARA DE FRIO  
INSPECCION DE PRODUCTOS

0800-999-7700 - [www.oca.com.ar](http://www.oca.com.ar)

**OCA**  
EL PAÍS TE QUEDA CERCA.