

SEMINARIO INTERNACIONAL DE LOGISTICA

Los nuevos paradigmas de la producción

Organizado por la Universidad de Lanús, en el encuentro se analizaron los paradójicos efectos de la globalización

ANDRES ASATO
PARA LA NACION

“No podemos pensar en tener negociaciones asimétricas, la integración sigue siendo importante y por eso es necesario reasignar su valor porque aquí tenemos un Mercosur que mira al Atlántico y eso ya no es suficiente”, señaló Oscar Tangelson, director del Departamento de Desarrollo Productivo y Tecnológico de la Universidad de Lanús.

En la apertura del Primer Seminario Internacional de Logística organizado por la Universidad de Lanús, Tangelson explicó que “el crecimiento del Producto Bruto Mundial advierte que Europa tiene un 25% del mismo, el Nafta el 32%, Asia el 30% y más el 50% de la población mundial, razón por la cual es más que probable que en los próximos años alrededor

x 4

Mientras en Estados Unidos el costo logístico es de 7 centavos por cada dólar exportado, en la Argentina la cifra trepa a 27 centavos.

100 ha

Es el área que proponen para desarrollar una plataforma logística que mejore la operatividad del puerto de Buenos Aires.

del 60% del PB Mundial esté en la zona del Pacífico y no en el Atlántico. Y eso nos obliga a reconfigurar la naturaleza de nuestro diseño territorial y fomentar la creación de una unidad regional con un rol diferente, no es sólo unirnos para tener una mayor capacidad de negociación sino tener que enfrentarnos a la necesidad de articular los dos océanos”.

El analista cree que se abre un escenario de profunda transformación geopolítica y de configuración de los espacios de organización internacional.

Europa enfrenta hoy una profunda fragmentación, pero aún así resultaría casi un suicidio no repensar una respuesta desde un modelo de integración, que además plantea un cambio de concepción del diseño de los procesos de transportes y de la logística, señaló Tangelson.

“La Argentina -sostuvo- tiene un costo en logística de 27 centavos por

cada dólar que exporta; Estados Unidos, de 7 centavos, y ellos transportan el 55% de la carga por ferrocarril y nosotros el 4%. Es imperativo, no sólo la reconstrucción del ferrocarril sino también la vigencia de la ley multimodal del transporte. Nadie puede competir con la flexibilidad puerta a puerta del automotor, pero no se puede obviar el bajo costo de la ferrovía como de los cursos fluviales. Es muy difícil pensar en la competitividad de las economías regionales si no es a partir de un cambio de configuración del sistema”, agregó.

Al respecto, Miguel Gallardo destacó la necesidad de mejorar la eficiencia operativa del puerto de Buenos Aires tomando el desafío de transformar un área de 100 hectáreas en una verdadera plataforma logística.

“Se necesita decisión política porque hay que avanzar sobre el río. Los principales puertos europeos lo han hecho sobre rellenos en espejos de agua. No se puede limitar el puerto sólo a la entrada y salida de productos. Para tener una dimensión del movimiento actual en este último año han operado 1230 buques de carga de última generación. Cuando la provincia dio a concesión el puerto de Dock Sud, era una zona de difícil atraque en la boca del Riachuelo y complicada en los accesos. Se fue desarrollando con la capacidad operativa que le fueron dando todos los actores que intervienen en él y cuando menos se esperaba terminó por absorber el 30% del puerto de Buenos Aires”, comentó.

En relación a la radarización del espacio aéreo, el comodoro de la Fuerza Aérea, Jorge Antelo, señaló el cambio favorable que se abrió en el país a partir de la decisión política de contar con un sistema nacional de vigilancia, que hizo pie a partir de la puesta en marcha del Operativo Escudo Norte, con el objetivo de controlar el espacio aéreo, pluvial y terrestre, y combatir el narcotráfico, la trata de personas y el contrabando de bienes.

Sin embargo, advirtió que todo sistema para ser exitoso requiere de eficacia logística. Y en ese sentido, apuntó: “Si los radares no están vinculados con un centro de comando y control que ayude a tomar decisiones, es como tener ojos fuera del cuerpo. En lo operacional, es necesario ver en una misma pantalla todos los radares, y en cuanto a infraestructura si estamos hablando de poner seis radares en el Norte, tenemos que tener esos lugares en condiciones. Ahí volvemos al nudo vital que es planificar integralmente la infraestructura de un país para satisfacer todas sus necesidades. Sin



Recuperar el sistema ferroviario para la carga, uno de los grandes desafíos

ARCHIVO

EL CASO MANCHESTER

El Primer Seminario Internacional tuvo entre sus panelistas al representante del Universidad de Salford, John Fyfe, quien contó la experiencia realizada en la ciudad de Manchester. “El tráfico en una gran ciudad como Manchester se resolvió con la implementación de un par de anillos de rutas, con la idea de evitar el tránsito vehicular por el centro. Hay un anillo alrededor de la ciudad y otro más exterior que es una autopista. El transporte de mercaderías, de cargas, tiene que circular por esos anillos y no ingresa al centro de la ciudad. Si uno quiere llegar al centro de la ciudad donde va a generar mayor tráfico, debe abonar un peaje. En los años '80 se empezó a favorecer mucho el transporte de camiones, pero desde hace diez años se comenzó a revertir esto intentando que la mayor parte de la carga viaje por tren. Y entre Manchester y Londres hay dos líneas importantes, una para cargas y otra para pasajeros. Manchester es el segundo núcleo económico principal del noroeste, se encuentra ubicado en el centro industrial de Inglaterra, y es algo así como la quinta parte de Buenos Aires”, explicó.

logísticos no hay estrategia”, aseveró. Rodolfo García Piñero, vicepresidente del Centro de Navegación, advirtió que la nueva generación de buques para 2014 va a tener un largo de 440 metros y para recibirlos habrá que tener profundidad en los canales.

“Estamos hablando de cuatro canchales de fútbol, para que tengan una idea de la magnitud de los nuevos buques que van a salir al mercado, con un sistema energético eficiente, que reciclará sus propios gases para ser reutilizados como combustible de bajas emisiones de anhídrido carbónico. La falta de infraestructura en nuestros puertos, sumados los aspectos burocráticos, les hace perder competitividad y eso desvía el 50% de la carga argentina hacia el puerto de Montevideo. De esa manera, seguimos dándole la espalda al río”, dijo García Piñero.

Otro actor que se ha sumado al esquema de infraestructura y transporte del país es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo que funciona en la esfera del Ministerio del Interior, pero cuyo financiamiento no depende del presupuesto nacional sino que proviene del 1% de los seguros de vehículos.

Pablo Rojas, de la Dirección de Estadísticas Vial, señaló que desde el Observatorio de la ANSV “lo que se hace es estudiar las nuevas realidades y cambios de comportamientos para adecuar nuestra logística de

intervención, y entender que la seguridad vial requiere de un acceso multidisciplinario. La creación de la Agencia en 2008, permitió confeccionar un mapa regional de siniestros viales que muestra una extrema complejidad, y eso exige contar y disponer con una información calificada para intervenir. Así se ha logrado reducir el 21% de fatalidades si tenemos en cuenta el incremento del parque automotor. Sin esa variable la reducción es del 11%”.

El gran desafío de este primer cuarto de siglo es saber cuánto son capaces los principales actores del sector, tanto públicos y privados, de alcanzar un multimodalismo bien entendido. Donde se tenga un mejor aprovechamiento del potencial que ofrece una hidrovia de costos más bajos y que llega hasta el corazón mismo de la región, como así también se tome en serio la recuperación del sistema ferroviario que hoy demanda sólo el 4% de la carga terrestre que llega al puerto, siendo uno de los servicios más económicos y amigables con el medio ambiente.

La falta de infraestructura en el acompañamiento del crecimiento de la economía lesiona la competitividad y le quita rentabilidad a los negocios.

Por ahora el sistema multimodal en la Argentina se muestra como Lionel Messi con la camiseta de la selección nacional. Es argentino, pero lo disfruta el Barcelona.

Trabajamos para ofrecerles

- Transporte Terrestre Internacional
- Logística doméstica, JIT, MilkRun
- Almacenaje de mercaderías
- Cargas Marítimas y aéreas
- Despachos aduaneros

Logística en todos los sentidos

Tel/Fax. 4307-1419/0960 | www.ltm.cc | info@ltm.cc