

## **Título: Infraestructuras Logísticas en Argentina**

**Autor: Jorge Tesler**

**Consultor Internacional-SCM**

**TGI Argentina S.A.- Director [www.tgisa.com.ar](http://www.tgisa.com.ar)**

### **LA SITUACIÓN ACTUAL**

Con el aumento generalizado de la actividad económica en nuestro país en los últimos tres años, se ha transparentado un escenario que es habitual en muchos países del mundo desarrollado, donde se ha intensificado de manera muy clara el flujo de mercaderías dentro de las fronteras y en especial el destinado a las exportaciones e importaciones de productos que se comercializan con el exterior. Si bien esta situación se puede medir con casi similar impacto en las actividades logísticas en general, hay sectores que se desmarcan de otros debido al aumento considerable en la complejidad de sus cadenas de aprovisionamiento.

El aumento de la complejidad en el manejo en las cadenas logísticas se observa a diario: en la dificultad para transitar la ciudad, en la baja productividad en el uso del transporte, en la saturación del puerto de Buenos Aires, en los insuficientes espacios para almacenaje, en las infraestructuras obsoletas, en el deterioro de caminos y en la inseguridad que se ha tornado uno de los factores de costo más relevantes en la logística nacional.

Estas características de nuestra situación logística han impactado en los costos de producción y distribución de manera más que evidente en sectores con alto valor agregado y por lo tanto, paulatinamente irán perdiendo competitividad. A menos que se acuerden políticas de inversión y gestión de infraestructuras que le den sustentabilidad al necesario crecimiento económico del país.

Adicionalmente a nuestras características estructurales internas, las empresas argentinas deben competir cada vez con más dificultad en un mundo globalizado, con políticas duras que cada país propone en defensa de su comercio exterior, y al mismo tiempo deben aprender a convivir con las tendencias que en materia de cadenas logísticas de abastecimiento, se hacen realidad en los países desarrollados de Europa y en EEUU. Por ejemplo:

- Transformación de estructuras y modelos de distribución
- Crecimiento de volúmenes y surtido de productos
- Ampliación de oferta de servicios con mayores sinergias
- Integración de proveedores
- Reducción de tiempos de ciclo
- Reducción de escalones entre productor y consumidor
- Nuevas aplicaciones de tecnologías de la información y comunicación
- Aumento de operaciones en las últimas fases de la cadenas logísticas
- Incremento de procesos de consolidación y desconsolidación
- Incremento del transporte intermodal

Es evidente que la situación general antes mencionada y las tendencias que marcan caminos para el corto y mediano plazo, se presentan en un expansivo ciclo económico a

mediados del 2007, donde los indicadores macroeconómicos vienen dando resultados favorables, y por lo tanto deberíamos estar sin mayores inconvenientes, encaminados a la resolución de los principales inconvenientes o barreras que debemos resolver para conseguir ese pretendido desarrollo sustentable. Resumiendo, podríamos decir que nos encontramos con la siguiente situación:

- Rápida recuperación del nivel de actividad doméstica
- Mayor “exposición” de los costos logísticos en la competitividad empresarial
- Presión por aumentos de productividad, para evitar un impacto negativo a futuro en la rentabilidad empresarial.
- Comercio internacional creciendo más rápido que las infraestructuras logísticas

### **LA NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURAS EFICIENTES**

Los ejemplos de países que han decidido políticas de inversión estatal-privada conducentes a incentivar la construcción de Plataformas Logísticas, Zonas de Actividad Logística, Puertos Secos, Plataformas de Transferencia de Cargas, etc. nos muestran claramente los beneficios que de ellas se derivan. Esto debe entenderse desde el concepto de nodo logístico: lugar donde se produce un cambio de modo de transporte y donde se realizan actividades y funciones que aportan valor agregado a las cadenas logísticas. Estas instalaciones son las que permiten a las empresas usuarias la utilización de servicios muy competitivos permitiendo conseguir altos grados de eficiencia en las cadenas logísticas, no sólo las dedicadas al comercio internacional sino también a aquellas que deben abastecer a los mercados domésticos en forma regional o nacional.

Pero como todo sistema, debe tener muy bien comunicados los puntos clave donde se radican esas instalaciones, por lo tanto otros componentes fundamentales de ese sistema son los viales y autopistas radiales y de circunvalación, que son verdaderos vasos comunicantes entre esos puntos estratégicos.

Las Zonas de Actividad Logística deben ser parte de una red de infraestructuras logísticas, con ubicaciones estratégicas, conformando un verdadero sistema integrado de modos y nodos, que mejore la productividad en las cadenas logísticas fortaleciendo el transporte intermodal.

### **REALIDADES**

Pero lamentablemente desde hace casi dos años que se vienen postergando desde el gobierno nacional las decisiones necesarias para fomentar las inversiones que remedien las debilidades estructurales que conviven en todas las regiones económicas del país.

Para describir mejor esta realidad, haré referencia a un importante documento elaborado y dado a conocer por el Banco Mundial en junio 2006, donde presenta entre otras, las siguientes conclusiones referidas a estructuras y plataformas logísticas:

“ Hay serias restricciones de infraestructura y servicios de transporte: El 58% del volumen de exportaciones (el 31% de su valor), tienen lugar en la franja costera del Gran Rosario, constituyendo uno de los polos de producción de aceites vegetales del mundo. La congestión resultante ha tenido serios impactos sobre los costos logísticos, incluyendo una distorsión en la asignación modal en contra del ferrocarril y externalidades considerables sobre el medio urbano y la seguridad vial. En el norte de Rosario suelen conformarse colas de camiones de más de 15km de extensión en temporada alta y el tránsito promedio diario en carreteras de acceso llega a 12.000 vehículos diarios”.

“El crecimiento reciente va poniendo en evidencia síntomas de congestionamiento en las terminales, por falta de capacidad para almacenamiento de contenedores y de

disponibilidad de sitios de atraque, lo que paulatinamente va deteriorando la calidad de servicio. Este problema no es reconocido, no hay consenso sobre las acciones a implementar, y existen muchas instituciones involucradas que deberían coordinar sus acciones”.

“ El transporte carretero internacional presenta demoras de hasta el 20% del tiempo en un viaje típico, causadas por procedimientos de agencias públicas y actores privados. No se rinde cuentas por calidad de servicio”.

“Escaso desarrollo del multimodalismo, y de trasbordos: por restricciones normativas, falta de infraestructura (terminales terrestres, acceso del ferrocarril al puerto), de equipos y actitud empresaria para combinar modos. Actualmente se transfieren mas de 150.000 contenedores del comercio exterior en puertos de otros países”.

“Hay carencia de instalaciones de almacenamiento tanto en la logística de granos, como en la de cargas generales”.

Como se observa en estos párrafos del informe, estamos en una situación precaria frente a los objetivos de crecimiento del comercio exterior argentino.

El incremento que hemos verificado en el país en estos dos últimos años en materia de espacios para almacenaje, se ha dado mayoritariamente en depósitos privados para carga palletizada, en silos en las zonas cerealeras, y fue casi nulo el incremento de espacios en plataformas multicliente, donde aún está pendiente la implantación del modelo de zona de actividad logística con servicios de valor agregado, muy utilizado en Europa. En este sentido, los proyectos varias veces anunciados en el perímetro de la Ciudad de Buenos Aires, están todavía en fase de evaluación.

Necesitamos entonces una agenda nacional consensuada con los distintos sectores involucrados, que deje claramente planteadas las acciones a implementar en el curso de los próximos años, que exceda el plazo de gestión de un determinado gobierno para darle la continuidad necesaria, con un marco jurídico serio y respetado que favorezca el ingreso genuino de capitales dispuestos a invertir junto con el Estado, en infraestructuras logísticas, tal como ya lo han hecho muchos de los países con los que competimos.

Buenos Aires, 10 de agosto de 2007