

La necesidad de una auténtica red de infraestructura

El incremento de los flujos de bienes ha puesto de manifiesto las limitaciones presentes en la infraestructura logística argentina. Teniendo en cuenta el valor estratégico que la logística tiene para el desarrollo del país, se hace necesario pensar la infraestructura en forma de una verdadera red que vincule las diferentes modalidades de carga y transporte, optimice los trámites administrativos y cuente con recursos humanos debidamente capacitados. ► Redacción Énfasis Logística (*)



Entrevistados por Énfasis Logística, el **Ing. Pablo Fernando Gatto** y el **Lic. Juan Pablo Romero Moreno**, Profesores de **Licenciatura en Dirección de Negocios Globales** y de la **Licenciatura en Administración de empresas de UADE**, compartieron sus consideraciones sobre la actual situación de la infraestructura logística argentina, sus cuentas pendientes, y la necesidad de contar con un plan integral acorde a las necesidades presentes y futuras.

Énfasis Logística: ¿Qué falencias de infraestructura afectan a la actividad logística en Argentina?

UADE: La logística es una actividad que vincula por su con-

cepción diferentes modalidades de conectar ofertas y demandas. Si se piensa al país inserto dentro de una región y ésta dentro de un marco de economía global, se puede analizar si la cadena de valor cuenta con un plan estratégico de mediano y largo plazo. Para realizar este análisis es pertinente considerar la logística como un flujo de bienes -y de información- que deben moverse en diferentes sentidos, con diferentes capacidades, siempre sumando valor, muchas veces integrándose y otras distribuyéndose. Para cada canal o ramificación siempre existe un mejor medio para trasladar éstos bienes. Entonces si se piensa estratégicamente a la logística, como uno de los motores de desarrollo de un país, se puede comprender

(*) Entrevista al Ing. Pablo Fernando Gatto y al Lic. Juan Pablo Romero, Profesores de Licenciatura en Dirección de Negocios Globales y de la Licenciatura en Administración de empresas de UADE.

algunos de los desafíos que presenta Argentina, tanto en el presente, en el corto y en el mediano plazo.

Uno de los desafíos que tienen el Estado y los actores privados de la economía radica en qué focalizarse primero: ¿La oferta de soluciones logísticas (rutas, autopistas, puertos, centros de transferencia, aeropuertos, ferrocarriles, etc.) o la demanda por parte de los operadores, empresas y usuarios?

Es posible coincidir en que primero debe generarse la oferta, adelantarse a las necesidades, fomentar las comunicaciones y las vías logísticas. Si bien se pueden observar algunos avances en esta materia, es parte de este desafío avanzar hacia el desarrollo de un plan integral de infraestructura logística.

El análisis del escenario de la infraestructura logística de las últimas décadas, conduce a pensar en un plan nacional de infraestructura logística acorde a las necesidades presentes y

futuras, que probablemente requiera una gran inversión económica por parte del Estado.

LA SITUACIÓN ACTUAL

Para analizar a grandes rasgos cómo está Argentina actualmente, quizá las primeras preguntas que se deberían plantear son: ¿cómo está conectada internamente? y ¿cómo lo está con los países vecinos y no tanto?

En la corta historia como país siempre se recuerda al ferrocarril como generador de pueblos, ciudades, economías regionales, etc. Buenos Aires fue un puerto en sus inicios, Córdoba un "Hub", el Paraná la gran entrada al noroeste. En este siglo XXI, también es necesario tamizar el desarrollo logístico de Argentina por un filtro de sustentabilidad ambiental y energética. Pensar cuál es el medio de transporte más eficiente para cada distancia a

recorrer, carga a trasladar, y vincularlos de forma efectiva. Por lo tanto, es importante pensar la logística no solo como un costo variable por km. o milla recorrida, sino por su huella en consumo de recursos no renovables. La palabra es eficiencia en un sentido global (energía, tiempos, horas hombre, etc.). El gran desafío actual es que la infraestructura aun no conforma una auténtica red, que extienda sus extremos más allá de nuestras fronteras físicas y conforme corredores logísticos del Pacífico al Atlántico en varias latitudes de nuestra geografía vertical, del interior hacia los puertos y fronteras, satisfaciendo y uniendo "fuentes y sumideros", ofertas y demandas, en un todo balanceado. Las líneas férreas, como es bien sabido, han disminuido notoriamente su extendido de vías a lo largo y ancho del país. Entre otro de los desafíos está tanto la reutilización de vías que hoy están en desuso como así también la actualiza-

Nuevo Centro Logístico en Zárate de 10.000 m²



Sumamos 60.000m² cubiertos en Centros de Distribución ubicados en Campana, Zárate, y Pilar, provincia de Buenos Aires, y en Monte Cristo, Córdoba.



1971-2011
cumplimos



años cuidando sus productos

Ruta 12 km 83,5 (Nueva Ruta 6) Zárate, Buenos Aires
Teléfono: 03487-442233 Fax: 03487-439370
info@zarcam.com.ar www.zarcam.com.ar



ción de la tecnología de estas líneas. El ingreso al Gran Buenos Aires sigue contando con muchas rutas nacionales de mano simple. Dado que el tiempo es un factor clave en la eficiencia y la productividad de cualquier servicio logístico, hace a los desafíos planteados, avanzar en soluciones para reducir la congestión. Podemos tomar como ejemplos el constante atasco en el Hub de productos agrícolas alrededor de Rosario, como también en la Región Metropolitana de Buenos Aires producto del movimiento de contenedores.

E. L: ¿Cuáles serían los proyectos más urgentes para la actividad?

UADE: A la hora de plantear los proyectos en un sentido de urgencia, se debería pensar con los mismos conceptos que se aplican en la administración del mantenimiento en las plantas industriales, el mantenimiento centrado en la confiabilidad (calidad en el tiempo y ausencia de fallas). Primero se debe cuidar y poner en valor todos los activos actuales con que cuenta el país: que los caminos se transformen en rutas, las rutas en autopistas y las autopistas se extiendan por el territorio. Mantener y profundizar las cotas de dragado de puertos y vías navegables, sobre todo en la provincia de Buenos Aires, la Mesopotamia y más allá. Segundo, integrarse a los países vecinos, cada uno con sus características.

Hemos hablado de los corredores bioceánicos, que atravesarían dos, tres y hasta cuatro países. Adecuar puertos a los nuevos estándares de capacidades de los grandes buques, para que no solo los veamos llegar hasta Santos o Montevideo.

Tercero, armar una verdadera red logística que vincule las diferentes modalidades de carga y transporte, quizás inspirándose en el modelo de Internet (dónde siempre hay más de una forma de vincular dos puntos). Debemos estar atentos a la geografía y las estaciones del año, diseñar y planificar en consecuencia (no es lo mismo unir Chile y Argentina en invierno y verano).

Cuarto, una mejora en la agilidad de trámites en todo tipo de centros logísticos, ya sean puertos, aeropuertos, trenes, etc. Es decir, sumar los desafíos en infraestructura con otros en agilidad en aspectos digitales, integración aduanera, legal y normativa tanto a nivel nacional como para el ámbito del Mercosur. Un quinto punto que debe tratarse también como una prioridad es el del desarrollo de los recursos humanos necesarios para estos desafíos. Se requieren nuevos profesionales formados en logística, no solo en aspectos estratégicos, gerenciales y prácticos sino también en temas técnicos y de infraestructura. Esto implica cubrir la educación tanto en el nivel medio como en el nivel terciario y universitario,

de las ramas de las escuelas técnicas, de ingeniería y ciencias económicas y empresariales.

En este último punto, puede observarse un avance. Al analizar la oferta académica en temas logísticos hace quince años y compararla con la actual, hay un cambio importante. Quizá el siguiente paso (y desafío) de los educadores, es lograr capacitaciones y entrenamientos con mucha aplicabilidad y muy enfocados a la problemática local.

É. L: ¿Con la capacidad de infraestructura actual es posible acompañar un nuevo ciclo de crecimiento económico?

UADE: Sin duda es clave analizar en qué grado la capacidad de infraestructura puede acompañar un ciclo de crecimiento económico. De hecho, representa un desafío acompañar eficientemente el nivel presente de consumo. Nuevamente aparece el concepto de red, tan actual en todos los aspectos del management contemporáneo. Sistemas logísticos, de energía, de información. Todo avance en relación a incrementar esta eficiencia, impactará en la inversión privada, tanto local como externa.

É. L: ¿Actualmente existen proyectos en desarrollo?

UADE: Hay muchos proyectos en desarrollo con distinto grado de avance. Algunos parecen ser aislados y podrían cubrir soluciones parciales. Por el momento no se conoce información de dominio público sobre proyectos logísticos integrales a nivel nacional en lo que respecta a temas importantes como ampliaciones de rutas y autopistas, nuevos puertos, ferrocarriles de carga más eficientes, reutilización de ramas ferroviarias en desuso, ni interconexión con países vecinos. Sin embargo ya se han conocido avances puntuales, como la concreción de la autopista Rosario - Córdoba y la estatización de Aerolíneas Argentinas, que colaboró en mantener relativamente estables los costos de distribución aéreos durante el último año.