

Primero las inversiones

El transporte multimodal y su incidencia en la competitividad económica exigen que el tema forme parte de las políticas de Estado a largo plazo. Es necesario fomentar las inversiones en infraestructura, que permitan llevar a la práctica la combinación de diversos modos de transporte para el traslado de las cargas y, a la vez, ofrecer al dador un control efectivo de los tiempos y situación de su mercadería en tránsito.

Lamentablemente la logística multimodal en la Argentina es un tema del que se ha escrito y teorizado mucho más de lo que se puede ver en los hechos. La necesidad de grandes inversiones y, sobre todo, políticas claras y a largo plazo, hacen que este servicio aún no tenga la relevancia que las tendencias del mercado exigen. **Ricardo Commenge y Tomás Jelf, de la consultora logística Jelf Commenge**, en diálogo con Énfasis Logística, respondieron nuestras preguntas al respecto.

Énfasis Logística: ¿Cuál es la situación del transporte multimodal en la Argentina?

Tomás Jelf: La logística multimodal técnicamente es una disciplina a la cual debería tenderse. Realmente el hecho de que haya un solo documento para cualquier tipo de transacción comprador/vendedor internacional, con la mercadería moviéndose de medio y con el aspecto documental simplificado es excelente. Esta es la teoría, en la práctica el diseño del multimodalismo requiere como contrapartida la infraestructura necesaria para ejecutarlo.

Multimodalismo es hacia donde hay que ir y si miramos por ejemplo en la Unión Europea el 60% del transporte aproximadamente se maneja por transporte multimodal, esto acá no existe.

Ricardo Commenge: El colapso que se ve en toda la infraestructura de redes viales es un reflejo de esta necesidad. En Argentina, más del 90% del transporte se realiza por camión, es una enormidad, y pensando en un país como el nuestro es doblemente una enormidad. Porque teniendo en cuenta las largas distancias que presenta la Argentina conceptualmente es muy simple pensar que se debería estar transportando muchísimo más por tren. Esto depende de una decisión política que muchas veces está teñida de intereses sectoriales. A veces hay proyectos que se declaman pero para ponerlos en marcha debe haber una planificación muy clara y un control de ejecución.

É. L: A pesar de estas falencias ¿se realizan operaciones multimodales en el país?

T. J: Si el 90% del tránsito es unimo-

dal por camión, el multimodalismo en la Argentina es prácticamente nada. Esto pasa porque en el “debe” de las organizaciones logísticas, y de quienes tienen una mirada más a largo plazo sobre temas de infraestructura e inversiones, todavía este tema no ha sido políticamente abordado. No hay un encuadre regulatorio del multimodalismo.

En los papeles el multimodalismo se basa en tratar de simplificar la documentación y esto no existe aún. No hay una visión del multimodalismo que esté estructurada en una ley, como para que los privados se sientan amparados en ella, sobre todo pensando en las inversiones, que se pueden llegar a realizar sólo si están amparadas por un encuadre jurídico que las sostenga. Los que están en el negocio no se arriesgan a encarar una operación multimodal porque no queda clara la responsabilidad sobre la carga.

Se habla muchísimo del tema, pero el multimodalismo implica distintos actores, como camiones y ferrocarriles por ejemplo. Pero nuestra red ferroviaria ha ido en un sostenido retroceso. La discusión en este punto no debería ser si

tiene que ser privado o estatal el ferrocarril, la realidad es que el ferrocarril sería un medio sumamente adecuado para nuestra geografía, y cuando hay una cosa que es buena para el país, y quizás no es tan rentable para el privado, ahí debe estar presente el estado. Las políticas de Estado requieren estadísticas y una visión a largo plazo que implica dejar de lado el beneficio del corto plazo. Todas estas inversiones dependen de dejar de lado intereses sectoriales y son desafíos que todavía la dirigencia argentina no parece haber incorporado a su agenda.

É. L.: ¿Existen proyectos para mejorar las condiciones que requiere el multimodalismo?

R. C.: Hay bibliotecas enteras de proyectos, sin embargo la inversión en infraestructura con visión de país es algo que todavía no está incorporado

en la genética de la dirigencia. Ningún dirigente parece entender el impacto que esto tiene. Darle sustento de infraestructura a distintas regiones geográficas del país con grandes riquezas naturales, son inversiones muy grandes y con retornos a largo plazo. Hacer carreteras, un puerto de aguas profundas, recuperar los ramales ferroviarios, deben ser proyectos de País y no de un gobierno en particular. Así como se necesita generar energía también se necesitan vías de comunicación para transportar los bienes que se producen con esa energía. En general hay una visión muy miope con respecto a las inversiones en infraestructura logística. Tenemos un país muy extenso y vincularlo eficientemente para que cada una de las regiones pueda extraer, transformar, elaborar, procesar las materias primas y moverlas eficientemente es quizás nuestro gran déficit.

T. J.: Existen proyectos que han sido concebidos hace ya muchos años como la Hidrovía Paraná, que era ya muy utilizada en la época de Roca. La infraestructura ferroviaria le costó mucho al país armarla y ha quedado abandonada a su suerte. El proyecto de desarrollo de la cuenca del Bermejo, que permitiría el desarrollo del norte argentino y también hacer un corredor desde el norte de Chile hasta el sur de Brasil, se empezó a pensar en 1830. Da la sensación de que somos grandes iniciadores y pésimos terminadores. No implementamos nada, tenemos un problema de visión del país.

É. L.: ¿De qué manera afecta la falta de este servicio a los dadores de carga?

T. J.: Desde la posición del empresario que tiene la necesidad de unir dos puntos con su mercadería el medio que más control le ofrece sobre el tránsito

Soluciones a la Medida de su Necesidad

SAUR
Implementos para Autoelevadores



LANDOLL

180°

Autoelevadores Articulados y de Ataque Lateral



SFC
HANGCHA
FORKLIFT TRUCK

Autoelevadores Eléctricos, Reach y a Combustión



NUEVA LÍNEA

Conocé nuestras últimas novedades en Equipamiento!

 Tractores de Arrastre

 Order Pickers

 Side Loaders

 Antiexplosivos y Antichispa

ISUZU

WTA

CE

Ahora puedes comprar tus Equipos con Tarjeta!








Teléfono: (011) 4924-6700 - ID Nextel: 612*1796 - ventas@almatec.com.ar - www.almatec.com.ar

almatec
Más que un equipo, una solución.

es el camión, ya que conoce el tiempo de despacho, el tiempo de tránsito y, salvo algún problema climatológico, puede calcular cuantos kilómetros recorre por día y, por ende, controlar el tiempo total de tránsito. Cuando se intenta hacer esto con otros medios de transporte se pierde el control y eso para la operación logística es pésimo. El hecho de mover la mercadería por camión en busca de mayor control también implica pagar mayores costos, ya que se debe disponer de un seguimiento satelital y una custodia, porque tampoco ayuda el tema de la inseguridad vial.

Queda muy claramente expuesto que al no disponer de una estructura adecuada se recurre a pagar mayores costos para dominar el proceso.

Todos estos son costos logísticos técnicamente posibles de disminuir que nos están restando competitividad, ya que estamos hablando de operaciones que generalmente están asociadas al comercio exterior, donde se compite con especialistas en esta disciplina. Entonces cómo se hace para ser competitivo si no hay armada una estructura detrás. Esto va a ser cada vez más urgente resolverlo, por eso también se habla tanto y se publica tanto del tema. Lo único que falta es legislar e invertir para poder empezar a hablar de negocios.

Hoy existen muchos países preocupados por la huella de carbón, obviamente en nuestro sistema con más del 90% de la mercadería transportada en camión tenemos una impronta de carbón terrible, y esta es una variable que está tomando relevancia desde el punto de vista ecológico.

É. L: La infraestructura entonces ¿está directamente relacionada con la competitividad?

T. J: Este es un país geográficamente muy extenso, con mucha riqueza natural que hay que extraer, transformar

y acercar a los mercados y de la infraestructura disponible puede resultar que seamos competitivos o no. Somos un país muy importante dentro del mercado granario mundial porque tenemos la infraestructura logística para poder sacar los granos y a través del puerto despacharlos al mundo. Hay otros países que tienen las mismas posibilidades que nosotros pero no tuvieron una infraestructura logística como el caso de China y algunas regiones de Rusia, que tienen lugares apropiados para el desarrollo de cereales pero las redes de transporte no permitían logísticamente trasladar esa producción y quedaron relegados. Pero el día de mañana estos lugares también pueden mejorar sus redes logísticas y nuestra ventaja competitiva puede empezar a flaquear.

R. C: Logísticamente las ventajas estratégicas se pueden perder cuando no se invierte en infraestructura. Si hablamos de multimodalismo vamos a tener que invertir en vías y obras. Los técnicos dicen que un camión de larga distancia no tendría que superar en teoría los 300 km., después se debería juntar todo en una estación de transferencia para ser subido a una formación ferroviaria y finalmente bajarlo en los puertos, en distintos bloques y ahí segmentado en la playa de transferencia según sus destinos. El diseño funcional es impecable, pero para ponerlo en marcha hay que tener la infraestructura, y mientras no estén los elementos básicos que den señales bien claras de hacia donde vamos, nadie va a invertir porque no hay negocio. Ahí empieza a fallar.

É. L: Con estos niveles de crecimiento y de congestión del sistema vial, ¿se puede dar por un tema colapso la necesidad de realizar obras e inversiones?

R. C: Creo que si no hacemos algo el

caos va a crecer en forma geométrica. Pudiera ser que la necesidad haga que se tomen decisiones para destrabar la situación, el problema es que esas decisiones en general no son las planificadas. Entonces, si tenemos que pensar en una plataforma logística para un escenario de futuro quizás no se vaya a desarrollar de la misma manera que si lo hacemos para resolver una urgencia. Si no están incorporados al análisis todos los pasos del proceso, se resuelve la emergencia y nada más. Por ejemplo, yo creo que estamos cerca del colapso a nivel carretero. Si lo tomamos focalizándonos en la emergencia, intentaremos generar más carriles, si lo vemos desde una problemática más general quizás busquemos alternativas estructurales que alivien el tránsito por ruta.

EN CONCLUSIÓN

T. J: El tema multimodalismo es un nivel de sofisticación de segundo o tercer grado respecto de donde nos encontramos hoy parados. Para hablar de multimodalismo primero hay que tener infraestructura.

El control de los flujos y los tiempos y la garantía de los tiempos de tránsito, son todos puntos esenciales de esta metodología. La solución que han encontrado las empresas para resolver esta ecuación con tantas variables es mover todo a través de camiones, ya sea transporte propio o contratado.

Para llegar al nivel de sofisticación que el Multimodalismo impone, pienso que a la Argentina le falta dar algunos pasos previos que le permitan aprovechar las ventajas del sistema. Ventajas que en el mundo ya están demostradas, lo que se debe hacer es no intentar reinventar la rueda. Simplemente tomar las buenas ideas ya comprobadas y ponerlas en marcha. •