



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

1/13

Ings. Máximo Fioravanti y Eduardo Firvida:

Es experto en el área de la gestión, planificación, regulación y políticas de transporte. En el Banco Mundial, como Senior Transport Specialist, en las áreas de desarrollo sustentable de infraestructura y transporte, trabajando preferentemente en América Latina y el Caribe.

Tiene más de treinta años de experiencia en los sectores público y privado en su país de origen - Argentina - y en numerosos países latinoamericanos.

Se formó inicialmente en la Geografía y el análisis urbano y regional, con estudios de post-gradó en economía y planeamiento del transporte en la Universidad de Toronto y en el Instituto Tecnológico de Massachussets.

Lic. José Barbero:

Buenos días a todos, y agradezco mucho al CAI la amabilidad de haberme invitado a presentar algún trabajo como el realizado recientemente en el Banco Mundial sobre el transporte de cargas y logística en la Argentina. Y espero retribuirle diciendo algo interesante para ustedes.

Probablemente, yendo a temas un poco más conceptuales y genéricos que los dos amigos que me precedieron. Básicamente, voy a ordenar mi presentación en dos secciones: en una primera hablaré un poco del desempeño logístico, qué es este tema, una palabra que hoy se usa –yo creo que cada uno le da un sentido diferente cuando la utiliza- definir brevemente cuál es la relación entre transporte, logística, cómo se mide esto –que es un tema bastante difícil- e incluso aprovechar la oportunidad para comentarles los resultados de un sistema de medición muy reciente que ha salido hace un par de meses y ver cómo se ubica la Argentina en el mundo en este sentido. Ése es el primer punto.

Y el segundo es contarles los resultados del informe que hemos hecho, en el cual, mirando hacia el año 2010 y pensando que las exportaciones del país van a seguir creciendo, eso trae asociado crecimiento de importaciones y de movimientos internos también. ¿Dónde van a estar los principales problemas? Y esa identificación de los problemas la hacemos siguiendo el marco conceptual de la primera parte, que es ver cuáles son realmente los factores que afectan el movimiento físico de cargas.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

2/13

Entonces, vamos ya con el primer tema, el desempeño logístico. Unas pocas reflexiones conceptuales. En los últimos años ha habido cambios muy grandes en lo que es el mercado de transporte de cargas. La función de demanda realmente ha cambiado. Hoy uno lo podría resumir así: hoy un dador de cargas, un empresario que quiere abastecerse o distribuir su mercadería en realidad no busca minimizar los costos de transporte, como lo dicen en general nuestros libros e incluso nuestros modelos de planificación. Lo que busca es reducir los costos logísticos.

¿Y qué es lo que involucra esto? ¿Cuál es la diferencia? Esto involucra los movimientos de las cargas en el espacio –es el transporte- pero también en el tiempo. En los años '80 seguramente todos ustedes habrán leído de una forma u otra –hubo como una revolución en el sector productivo, la emergencia del just in time, en lo que pasa en Japón, cómo eso revoluciona los sistemas productivos en el resto del mundo occidental- y todo esto consistía básicamente en identificar que a lo largo del proceso de abastecimiento, producción y distribución había unos inventarios que, en ese momento que las tasas de interés eran tan altas, eran costosísimos.

Entonces lo que se quería era adecuar eso, reducir todos esos costos, y en muchos casos eso llevó a que se transporte y se abastezca en cantidades más pequeñas, pero evitando conformar stocks grandes. Que a lo largo del proceso productivo no hubiera stocks tampoco, y que el sistema de distribución se simplificara mucho más. Eso sumado a otras tendencias, la de la explosión en la cantidad de productos que hay, etc., ha hecho que realmente hayan cambiado completamente los criterios con los que se organizan los movimientos de carga. Y las empresas hayan pasado a organizar realmente lo que sería su logística empresarial, considerando estos elementos. También lo que es deterioro, robo, y otros elementos más.

Esto influye muchísimo en el transporte. Y tiene mucho que ver también con lo que le pasa al ferrocarril, sobre todo en cargas generales y que tienen un valor alto. Porque empieza a privilegiarse el despacho de lotes más pequeños en intervalos de tiempo más cortos y donde la puntualidad y la absoluta coordinación en los envíos empieza a ser un valor cada vez más relevante. Y eso el ferrocarril lo complica en algunas cargas. En otras no, queda ahí en los grandes graneles. Entonces, esto es lo que ha pasado. Del transporte se pasó a una visión más de logística.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

3/13

Las empresas tratan de recompagnar su proceso de abastecimiento, producción y distribución, y cuando entre ellas empiecen incluso a coordinarse, ya se va hablando de cadenas de abastecimiento, donde distintas firmas, aprovechando hoy lo que las telecomunicaciones y la informática permiten, ya incluso van armonizándose y sabiendo cómo van los flujos físicos yendo de una a otra. Ésa es la forma en que hoy funciona la economía en el mundo. Y muchos dicen que hoy los que compiten no son firmas sino directamente cadenas de abastecimiento.

Analizando esto, entonces, ya desde una perspectiva de las políticas públicas, creo que este gráfico es un poquito complejo, empiecen a verlo desde la izquierda, desde la parte amarilla: hay 3 grandes pilares que realmente inciden en la eficiencia de estas actividades logísticas cuando uno lo ve a nivel nacional. El primero es todo lo que incluye los servicios y la infraestructura del transporte. Infraestructura y servicio, con los movimientos internos, externos, los nodos de transferencia, las interfases. Ésa es una pata de la mesa, digamos. La 2º es la logística empresarial.

O sea, las firmas como tales son las que realmente producen esta revolución en la forma de organizar sus movimientos físicos. Unas los hacen muy rápidos, firmas grandes, internacionales, probablemente tengan los mejores especialistas que rediseñan los sistemas. Otras, no tanto. Las PYMES, por ejemplo, hoy tienen costos logísticos que son casi el triple que los que tienen las empresas grandes. Y no sólo por una cuestión de escala. Es una cuestión también de adecuarse, de aprender estas nuevas técnicas de management.

Y cuando las firmas modernizan sus procesos, normalmente lo que hacen es tercerizar cosas, y para eso pueden o no encontrar lo que sería el otro complemento propio del sector privado, que es que las empresas de transporte, en vez de ser fleteros, que están esperando que los llamen por teléfono para llevar una carga del punto A a B, es una empresa que se sentó, que hizo un acuerdo estratégico por 3-4 años, por el cual está dispuesta a prestar servicios que están más allá de la propia transportación. Puede almacenar, puede atender las órdenes de los clientes, etc. Entonces, hay como un proceso de modernización en paralelo en los dadores de cargas y en los transportistas, y eso es un resorte mucho más del sector privado que del sector público, aun cuando el sector público puede ayudar en aquellos casos donde el mercado no llega tan rápido. Y el 3º punto, la 3º pata de esta mesa, es que, cuando se trata fundamen-



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

4/13

talmente de comercio exterior, hay unas funciones de facilitación comercial que tienen una incidencia enorme.

Son todos los temas que podríamos llamar “convencionales”, los históricos, de la documentación, de los controles fiscales, control aduanero y otros sistemas para-aduanero, migratorios, etc., y toda una temática nueva, que es la problemática de la seguridad en frontera, que después de septiembre del año 2001 ha empezado a tener un peso mayor en el movimiento físico. Y tal vez una de las conclusiones de esto, sin ver las columnas del medio, es que –yendo a la parte derecha del gráfico- uno encuentra que las palanquitas de política que tiene el Estado para esto tienen que ver con la infraestructura, sin duda –la infraestructura tiene importancia en algunos de estos procesos-. Tiene mucho que ver con regulaciones –mucho de esto depende de las normas, no es que el Estado o un privado construyan, sino que hay sistemas operando que lo hacen de acuerdo a normas, hay mucho marco regulatorio. Tiene mucho de desempeño del sector privado.

Y tiene también un 4º elemento, que son procesos en los cuales el Estado es el actor, porque es el que presta el servicio –en un paso de frontera, eso depende del Estado, no lo va a hacer otro; ahí está la Aduana, está Migraciones, está Fitosanitario, de un país, del otro, que además no es el organismo central, sino que es una delegación del organismo central que está muy lejos- y de cómo funcionan ellos depende la eficiencia de eso-. Ahí, entonces, hay problemas de infraestructura en los pasos de frontera, algunas regulaciones, pero hay mucho de cómo se organiza operativamente esa función. Entonces, esto da una idea de la agenda, que nosotros en el Banco Mundial hablando estos temas tropezamos con obstáculos en muchos países. Existe una visión muy cerrada de creer que es solamente una cuestión de infraestructura. Y no es que no haya problemas de infraestructura, claro que los hay. Pero eso es un pedazo de la agenda, no es el conjunto del menú.

Entonces, si uno mira, estos son los factores que influyen. ¿Cuál es el desempeño logístico de un país? ¿Cómo se lo mide? El tema es complejo. La verdad es que hoy no está muy bien resuelto. Hay varios enfoques. Y uno ve números, y probablemente sean todos difíciles de comparar.

Hay enfoques macro, y se dice: “¿cuál es el costo logístico como porcentaje del PBI?”



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

5/13

Eso se puede hacer, basado en las cuentas nacionales. Implica muchos supuestos. Tiene la ventaja de que uno ve la economía en su conjunto y se usan supuestos parecidos o en muchos países del mundo los podría comparar. La verdad es que no hay ejercicio muy sólido sobre esto. Hay algunos intentos.

El otro es un enfoque micro. En vez de ver la economía en su conjunto, implica ver a nivel de empresa, encuestando y viendo con precisión los costos logísticos.

Hay observatorios como en otros casos, donde muchas firmas se asocian a un sistema de bestmark, todas dan su información, y este organismo después muestra por país o rama empresaria, cuáles son los resultados y compara los niveles de desempeño, etc. Todavía no hay sistemas que a uno le permitan tener radiografías claras, pero ese es el camino.

Y hay un 3º camino, bastante interesante, que es el de los Índices de Percepción, como los que usa el World Economic Forum, etc., que en el caso de logística ha habido un ejercicio bastante nuevo –en esto el Banco Mundial ha sido uno de los actores principales, junto con una escuela de negocios de Finlandia y una asociación que hay de freeforworlders y personas interesadas en comercio internacional- que estima un índice de percepción. Y lo interesante es preguntarles a los freeforworlders, que son los grandes operadores que hay en todos los países, varias cosas respecto a su país, pero también hacia otros países con los que comercian.

Entonces la riqueza de la información es muy grande, porque preguntándole a uno, uno le pregunta sobre 7 u 8 países, y cuando se mezclan los resultados el agregado es muy interesante. ¿Y qué es lo que muestra, curiosamente? Muestra que el resultado de ese índice de calidad logística tiene menos que ver con la infraestructura que con la calidad institucional. En aquellos países donde ésta es buena, los resultados de la logística son más altos que en aquellos que la carretera está bien. Nuevamente, no es que la carretera no importe, por supuesto que sí, pero esto de alguna manera consolida esa idea que les decía recién, que el problema es un poquito más amplio.

Esto muestra los resultados –me pareció interesante ponerlo-. En la Argentina no estamos mal, digamos; claramente hay dos bloques: los países desarrollados tienen unos desempeños muy altos, los países en desarrollo bastante más bajos; dentro de



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

6/13

América Latina sólo Chile está mejor que Argentina; el resto está peor. Brasil tiene muchos problemas portuarios, de carreteras, etc.–a mí no me llama la atención-. En fin, cada caso sería para hablarlo en extenso.

Este cuadro no lo voy a explorar ahora porque sería muy largo, pero lo tendrán ustedes con la presentación, esto muestra el índice: Argentina está 45 sobre 150 países, y unos 7 subíndices que lo componen. Y curiosamente el que nos tira más abajo es el desempeño aduanero. Y no tanto en la Argentina, porque el proceso de inspección sea lento, sino porque la cantidad de carga que se inspecciona es muy alta. Nosotros tenemos prácticamente un 30% de canales rojos en la Argentina. En los países desarrollados es entre 5 y 10. Y eso tiene que ver mucho con los acuerdos comerciales internacionales, con los cupos, con reglas de origen, con temas que son de otra naturaleza, que probablemente cuando fueron pensadas no lo fueron teniendo en cuenta el efecto físico que tienen, sino otras consideraciones de política comercial muy razonables. Pero que cuando los puertos se empiezan a congestionar, hoy empiezan a ser un problema serio, y ahora vamos a ampliar más sobre eso.

Entro ahora entonces ya en el tema más de la Argentina. Y estoy resumiendo un estudio que hicimos en el año 2006, con lo cual la información es de fines del 2005, principios del 2006; algunas cosas han cambiado pero las grandes conclusiones creo que no. En materia de infraestructura, o sea, sigo estos 3 grandes pilares de análisis. En materia de infraestructura y servicio de transporte, claramente lo que se ve es congestión muy seria en el hub de productos agrícolas –son temas que ya hablaron mis colegas recientemente- una congestión incipiente.

Hoy ya no es incipiente, es una congestión muy fuerte en el tráfico de contenedores en la región metropolitana de Buenos Aires. Muy poca participación del ferrocarril para el potencial que tiene. Un problema bastante serio en el transporte carretero internacional. De esto no hay mucha conciencia en la Argentina. Casi la 5º parte del comercio externo se hace por camión. O sea, a partir de los acuerdos del MERCOSUR y fundamentalmente de la unificación de la documentación para circular de un país a otro; hoy en la Argentina viene un camión de Brasil, pasa en tránsito a Chile, o hay comercio entre Argentina y Chile, hay un poco de comercio argentino por el Pacífico, exportación o importación, no es mucho, es mucho más el comercio entre los países. Eso ha crecido muchísimo.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

7/13

Hoy es una proporción grande, particularmente importante para el Interior del país y para las PYMES. Entonces también ahí los nodos críticos son realmente los pasos de frontera, no tanto las redes de circulación. Porque en la Argentina no es que haya un corredor único, salvo algunos casos excepcionales, como la Ruta 14; en general son mallas. Este tráfico internacional va por varias rutas. Entonces, el problema no es tanto en las rutas, el problema se produce en los cuellos de botella y, sobre todo, en la Cordillera, donde la geografía realmente lo hace difícil. Este multimodalismo relativamente chico en la Argentina tendría un lugar un poco mayor. Ésos son los primeros temas.

Respecto a la logística empresarial no estamos mal. Realmente ha habido alguna modernización en el sistema productivo argentino. Las PYMES en algunos casos tienen más dificultad. En las empresas grandes en general, en su organización de la logística, no es que todo esté perfecto, pero digamos que ha tenido un avance bastante importante. Lo mismo en materia de operadores. En la Argentina ha habido un proceso de modernización y profesionalización fuerte en el transporte automotor. Muchas empresas se han ido modernizando. Van dando más servicios, o se van constituyendo como operadores logísticos.

Esto es un tema que no es menor. Uno a veces piensa que una empresa de transporte más eficiente lo que le permite a un país es bajar el costo de los fletes. Eso es cierto, pero es la punta del iceberg. Cuando el sistema de transporte automotor realmente se moderniza, lo que les permite a los dadores de carga es tener unas estrategias de abastecimiento y distribución mucho más imaginativas. Es decir, les permite innovar. Entonces, el efecto que tiene aguas arriba en la cadena económica la modernización del transporte automotor, ése es el gran impacto, mucho más que el flete baje un 5, un 10%. Las empresas organizan mucho mejor todo su flujo físico de cargas. En ese sentido no estamos mal, y en materia de intermediarios, que agregan valor en el transporte internacional, sobre todo consolidan, etc., la Argentina está bastante bien. Los forwarders de la Argentina realmente son buenos.

Y en materia de lo que sería la facilitación comercial, el 3º conjunto, ahí estamos más o menos. Todavía la gestión documental, sobre todo en puertos –el espacio de frontera está muy basado en papel, y eso lleva tiempo-. Están faltando algunas puntadas



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

8/13

más para pasar al sistema paperless, que es lo que daría una agilidad mayor. Hay altos niveles de revisión ya los comenté recién.

Y en los mecanismos de seguridad, los internacionales la Argentina los va aplicando bien, realmente. Tal vez nuestro mayor problema de seguridad hoy sean los piratas del asfalto. No el problema de tener que poner escalas en puertos. O sea, estamos mucho más con esos problemas de seguridad. Y tiene un impacto bastante fuerte en los costos logísticos.

Hicimos una encuesta, bastante interesante, preguntándole a empresas. Son empresas exportadoras, con lo cual esto no es exactamente transferible al costo logístico como porcentaje del PBI. Seguramente si uno incluye la construcción u otras actividades que no exportan, el costo logístico sería un poco más alto. Aparte, muchas empresas que exportan, en general exportan en batch, sobre pedido; entonces sus costos de inventario son bajos. Si uno pone industrias locales que trabajan sobre inventarios, los costos de stock son mayores. En fin, probablemente si este promedio es 12,4%, lo que nos evidencia esta muestra, que tampoco es tan grande, es cómo el porcentaje del PBI podría ser un 18, una cosa así. Hay variación, no es llamativo. El NOA aparece claramente como la región con más problemas. Y obviamente los productos primarios con un valor intrínseco más alto tienen costos logísticos mayores también.

Es muy interesante preguntarles a los privados qué piensan, porque uno puede hacer con los técnicos todos los análisis para ver dónde están los problemas, pero no hay nada mejor, me parece, que preguntarles a los actores y después ir sumando este conjunto de percepciones para tener una idea un poco mayor. Lo que responden es: el principal problema es disponibilidad de transporte terrestre, internacional y local. Esto tiene que ver con el tema de los camiones. Congestión en terminal portuaria. Esto fue hecho a fin del año 2005, principio de 2006. Hoy sería más severo, sin duda. Problemas documentales. Y dificultades en el cruce con Chile, disponibilidad de contenedores, esos son los principales problemas que acusan los actores. Las empresas más grandes tienen más de uno, las empresas más chicas tienen más de otro. Eso ya sería un análisis un poquito más refinado.

Nuestra idea es preguntarnos, después de tener esta radiografía, qué es lo que viene, qué va a pasar con el comercio argentino. Todos tienen el temor de decir que no tenemos que elegir ganadores, dirá el mercado qué va a exportar la Argentina. Pero si uno



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

9/13

adopta ese criterio no puede mirar hacia adelante. Algunos supuestos hay que tener, y de alguna manera imaginar, visionar cómo podrían ser los flujos físicos en los próximos años. Nos apoyamos en trabajos existentes - realizados por Jorge Forteza, que está aquí, otro que hizo Bernardo Kosacoff, del CEFAL- que, de alguna manera han estado pensando muchísimo en qué puede crecer en la Argentina.

Entonces, sobre eso hicimos unas proyecciones al año 2010, de origen-destino, viendo sobre los problemas que hay ahora dónde vendrían las mayores presiones para con eso sacar algunas conclusiones. No es un modelo de planificación en detalle. Eso requiere otros tiempos y otro trabajo. Pero creo que va dando una idea de dónde hay que poner la mira para tener alguna estrategia que permita anticiparnos a los problemas.

Esto también lo interpretarán luego, es un poquito largo, yo se los muestro claramente. Hay algunos puntos, pares de orígenes-destino entre provincias o regiones de origen y grupos de puertos o de puntos de salida, pueden ser pasos de frontera, donde realmente es de esperar que por el tipo de producto que la Argentina tiene más chance de exportar, los volúmenes crezcan más.

Y en materia de nodos, los dos que aparecen realmente con la mayor presión en los próximos dos años, son: Puerto Buenos Aires –tal vez el nombre no está bien puesto, es decir, las terminales de la región metropolitana, esto es de Zárate a La Plata. Y en el paso con Chile, en la zona central, que hoy es el del Cristo Redentor, donde también las presiones son altas, y esto en relación con el comercio argentino, ni hablar del comercio regional que se está sumando.

El Cristo Redentor no sólo atiende comercio argentino con Chile, sino que hay comercio de Chile con Brasil, Uruguay, Paraguay, empieza a ser un paso importante. Tal vez algunos lo vean como un problema y que nos gastan los caminos; otros, creo que con mucha más sabiduría, lo están viendo como una gran oportunidad de hacer negocios y de vender servicios a esos tráficos pasantes, y de ganar con el comercio de otros, que es lo que ha pasado en toda la historia del mundo. Y que es lo que hoy todos tratan de hacer: ser punto de trasbordo, de transferencia, de servicio logístico, arreglar el camión, arreglar el contenedor y ganar con eso. Entonces, no es malo, es bueno ser lugar de paso, creo yo.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

10/13

Y éste es brevemente el resumen de lo que se ve hacia adelante como resultado de este análisis. En una supersimplificación, les diría que el comercio exterior argentino tiene 3 grandes circuitos: uno de ellos es granos y oleaginosas alrededor de Rosario, productores de granos y muchísimo movimiento de oleaginosas que van a producir aceite y su exportación.

Ahora bien, ¿dónde está el mayor problema? Básicamente, congestión terrestre. La vía fluvial que fue dada en concesión y dragada, no es que esté perfecta, hay problemitas, pero digamos que más o menos está bien. La capacidad de embarque y demás, las terminales son privadas. Acá no es un desarrollo de puerto público concesionado con todos los problemas que eso tiene. Son básicamente habilitación de terminales privadas de industrias, que hay como 20-25, cada día hay más. Pero el 3° componente, la entrada por el agua, la terminal y la entrada por tierra, éste es el problema serio. En Rosario claramente es el problema serio, los temas carreteros son temas parecidos. En temporada alta hay colas de más de 15 km de camiones, eso tiene problemas de costos, de impactos urbanos severos, realmente es una situación compleja. Ahora es una situación que es conocida, y existen proyectos para solucionarla. Entonces uno dice: “hay un problema”, se tiene conciencia, existe un proyecto, hay un cierto consenso sobre el proyecto, lo único que queda decir es: “hagámoslo pronto”.

El 2° problema es realmente la región metropolitana de Buenos Aires y las cargas generales –lo anticipó bien Juan Pablo Martínez-. Realmente hoy casi el 90% de los contenedores de la Argentina entran y salen por puerto, por Puerto Buenos Aires, que son un conjunto de terminales: una terminal en Zárate, tres terminales en Puerto Nuevo, una en Dock Sud, alguna otra menor, pero, básicamente, las 3 de Puerto Nuevo y la de Dock Sud son las gruesas. Y ahí el problema es más complejo, porque hay problema de acceso por agua, hay problema en las terminales y hay problema de acceso terrestre; las 3 cosas. De acceso por agua, no tanto en la vía al océano, que es parte de esa gran troncal, que está dragada, con sus pequeños problemas, pero está bien. El último tramo, el acceso al puerto, que eso le corresponde a la Administración de Puertos, eso sí ha sido problema.

¿Y qué es lo que está pasando hoy? Con la globalización y el crecimiento del comercio internacional, hace 3 ó 4 años hubo una crisis bastante severa: subieron los fletes



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

11/13

por el aumento fundamentalmente del comercio de China. Entonces, eso dio lugar a que se ponga una enorme cantidad de órdenes de compra de buques. Prácticamente había en gradas y en orden un 50% de la flota existente. Ahora están entrando esos buques. Son buques más grandes, muchos de ellos. Entonces, los buques más grandes van a las líneas troncales del mundo. Básicamente a la que recorre un circuito ecuatorial. Pero hay como un efecto cascada. Y los buques que antes estaban en esas líneas van pasando a otra.

Y hoy las navieras, para el caso la zona del Río de La Plata, están buscando poner buques más grandes de los que ponían antes. Y al país le conviene que vengan esos buques, porque un buque de 5.000 contenedores en vez de uno de 2.000 presenta unos costos unitarios menores, para menos, va más rápido, con lo cual ser el puerto de llamada de esos buques es bueno. Para eso hay que dar calado, y estamos un poco justos. Los buques de contenedores no son tan demandantes de calado como los buques de graneles. Pero de cualquier manera, meter un buque de estos nuevos de 5.000 en el puerto, para nosotros hoy requiere mucho esfuerzo. Pero ésa es la estrategia de las navieras, y la verdad es que a Argentina le vendría bien servir para eso.

No sé si todos tienen conciencia, hoy nosotros estamos exportando casi 200.000 contenedores nuestros por Montevideo. O sea, el Puerto Montevideo básicamente exporta contenedores argentinos, todas las exportaciones patagónicas con reembolso patagónico. Hay dos líneas navieras que recorren puertos patagónicos y van a Montevideo, y en Montevideo vienen otros buques mayores que los llevan al resto del mundo. Es decir, la gran magia del contenedor hoy no es sólo pasar de buque al transporte terrestre sino de un buque a otro. Eso está pasando cada vez más, y se han reconfigurado las líneas navieras.

Entonces, acá tenemos este problema, les decía, en acceso por agua. Las terminales se están saturando, realmente están llegando al límite de su capacidad. Y los problemas terrestres son obvios para todos. Ferroviarios y carreteros. Y el comercio con Chile.

Básicamente los problemas de congestión en pasos de frontera, los más serios son en la Cordillera; con Brasil, el paso con más movimiento es Paso de los Libres, pero hay otros alternativos. En el caso de que haya saturación hay una solución. Serán sub ópti-



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

12/13

mas, pero por algún lado pasan. En el caso con Chile ya hay 1.000 camiones diarios. Bueno, sumado a los problemas de las nevadas recurrentes, realmente ese paso está encontrando problemas. Y ahí es donde todos estos procesos de revisión, de inspección, etc., empiezan a ser críticos. Tanto en las terminales de Buenos Aires como en los pasos de frontera. Hoy poder operar sin papeles, poder tener sistemas de comunicación electrónica, etc., son las medidas que realmente permitirían aprovechar un poco más la capacidad instalada. En algún momento habrá que hacer otros planes estratégicos y pensar en cambios mayores.

Esto nos da lugar a un conjunto de propuestas, pondré algunos ejemplos; básicamente lo que veíamos es lo siguiente:

1º- Estructuralmente la Argentina no está mal pero tiene algunos problemas que uno diría que hay que resolverlos.

2º - Los costos logísticos hoy no son altos, pero en la medida en que crecen los volúmenes y crece la congestión, si uno no hace cosas esto va a empeorar. Nosotros tenemos el diagnóstico de que el país no está mal, no está muy bien, pero tampoco está mal. Pero si no hace cosas, va a empezar a estar cada vez peor. Porque crecen los volúmenes y la congestión, que no es lineal. Es exponencial, va a empezar a crear problemas cada vez mayores.

Sobre eso armamos algunas agendas y algunas propuestas, y –cierro con esto- ¿qué hay que hacer para implementarlas, porque ése es el tema, me parece: decir qué hacer, uno puede hacer el listado... pero para implementarlo hacen falta algunas cosas.

¿Hay necesidad de inversión? Claramente. Algunas pueden ser públicas, otras privadas. Ahí creo que hay que tratar de optimizar los esfuerzos, como hace cualquier país con un poco de sentido común.

Hay mucha sinergia en este proyecto. Eso hay que tener cuidado. Implementar esta cartera de proyectos no son cosas independientes, cumplir con uno le asegura el éxito al otro. O sea, hay que pensar, hacerlo como una estrategia integrada.

Esto requiere capacidad del Estado. Lo que decíamos, para planificar, para ejecutar proyectos, para ajustar regulaciones, hay que tener sistemas de información, medir



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Lic. José Barbero

Especialista Senior en Transporte para el Banco Mundial

13/13

impacto, y lo que uno ve en la Argentina es tal vez en parte la figura que se ve en todos los países. O sea, el transporte de cargas en los últimos 25 años –y vuelvo a la primera diapositiva- cambió muchísimo. Y en general los Estados siguen viendo el problema como se veía 25 años atrás. Hay una brecha creciente entre lo que pasa en la realidad en el movimiento de cargas, donde hoy parte de los segmentos de transporte de carga son de lo más eficiente en la economía mundial. Versus unos Estados que siguen pensando en hacer un poco de obra pública. Entonces ahí hay una brecha creciente y eso requiere modificar estructuras, disponibilidad de personas, sistemas de información, etc.

Una propuesta que hemos hecho es crear un Consejo Logístico Nacional, no sumando más organismos, manteniendo todo lo que está, que sea simplemente un lugar donde se establezcan estrategias y se haga seguimiento de alto nivel. La verdad es que lo vemos mucho más en el lado de los usuarios de la logística que en los que prestan los servicios. Y además pensando en el Ministerio de Economía o en organismos que están preocupados por el crecimiento y por remover sus obstáculos, que en aquellos que tienen que brindar los servicios. Son más bien a los que hay que convencer para que hagan las cosas.

Bien, con esto les he dado por lo menos un panorama general de cómo es este tema y hacia dónde habría que apuntar