

INFRAESTRUCTURA

LOGÍSTICA

TRANSPORTE



LOS TRES MOSQUETEROS

Por: Adriana Holohlavsky



LA INFRAESTRUCTURA ES LA BASE DE NUESTRO DESARROLLO Y LA PIEDRA ANGULAR DE LA COMPETITIVIDAD.

BRUNO FERRARI

En 2011, como nunca antes, el sector del autotransporte de carga mexicano se ha mostrado activamente participativo en diferentes foros públicos y privados, dinamizado no sólo por el tema del autotransporte transfronterizo, que tanta polémica ha generado, sino también por el tema de la mejora competitiva del país.

La triada compuesta por la infraestructura, la logística y el transporte, parecen constituirse hoy en día como en una versión a modo de “Los tres mosqueteros”, dispuestos a batirse en duelo por la competitividad de México.

“Uno para todos y todos para uno” bien pudiera ser el lema de esta triada, cuya vinculación se antoja cada vez más inseparable, y cuyo servicio a México se hace cada vez más necesario. Sin duda, enfrentar a sus poderosos adversarios –la inseguridad, la incertidumbre jurídica y el todavía deficiente sistema aduanal-, para resguardar el honor de su reina -la competitividad-, constituye, como dijera Dumas, el corazón de su lucha. Pero, ¿quién pudiera ser el análogo de D’Artagnan, ese cuarto inseparable, sumado casuísticamente a una lucha común y posicionado prodigiosamente a la diestra del poder?

Ciertamente, se antoja lo fuera el Congreso, que poniendo su poder gubernamental al servicio de la causa, facilitara las reformas y las políticas públicas necesarias que dieran certidumbre y transparencia, para convertir a México en la gran plataforma logística de América, tal como se lo propone el Consejo Mexicano del Transporte. Pero, lamentablemente, los muchos intereses de los congresistas parecen no permitirles tener el tiempo y enfoque suficientes para comprometerse con la causa, por lo que quizá el Programa de Desarrollo Logístico Nacional propuesto por el CMET pudiera convertirse en ese “D’Artagnan que, respaldado por el Congreso, pudiera apoyar a sus tres amigos.

Sin duda, el sector Transporte ha empezado a hacer lo propio. En el recientemente celebrado Primer Foro Internacional: México, Plataforma Logística de América, organizado por el CMET, se dejó de manifiesto que,

tras la conformación del Consejo en septiembre de 2010 *, los distintos modos están unidos para hacer frente común en la defensa de sus intereses ante el sector público y los usuarios, convencidos de que es su inseparable unión y sinergia la única manera de avanzar hacia la excelencia y eficiencia que tanto estamos buscando.

“Lo que necesitamos es la unidad de todos los modos del transporte del país. Hoy en México, ya no es posible que se estén peleando entre ellos; tenemos que ser complementarios. La línea es tan delgada, que no vale la pena estar peleando por un nicho de mercado, sino buscar esquemas que generen competitividad, porque la competitividad la hacemos todos”, señaló Juan Carlos Muñoz Márquez, Presidente del CMET, y también de CANACAR, en la inauguración del Foro, el pasado 12 de octubre.

En ese contexto, Muñoz Márquez señaló que sin una plataforma de país que tenga las políticas públicas que generen certidumbre, los empresarios no podrán hacer las inversiones necesarias para que México se convierta en esa Plataforma logística tan anhelada, pues sin certeza no hay competitividad. Asimismo, instó a los empresarios a ser corresponsables del crecimiento del país: “No podemos echarle la culpa de todo al gobierno, los empresarios debemos asumir nuestra responsabilidad, y así, de la mano con el gobierno, crear, proponer y renovar las políticas públicas. No es posible que la política pública de una dependencia vaya hacia una dirección, y la de otra dependencia vaya en contraflujo”, puntualizó.

Ciertamente, la unión hace la fuerza, y los diferentes modos de transporte, desde hace tiempo debieron trabajar unidos en aras de fomentar la intermodalidad logística, tal como lo hemos venido señalando en *Inbound Logistics México* desde hace seis años. Sin duda, a un año de haberse conformado -y celebrándose con su primer Foro en presencia de importantes actores-, el CMET parece empezar con un buen impulso, la motivación correcta y objetivos plausibles; sin embargo, vale preguntarse si éste no será uno más de los muchos esfuerzos ais-

**EL TRANSPORTE
ES EL SEXTO RAMO EN
IMPORTANCIA, DE LOS 73
EN LOS QUE SE DIVIDE
LA ECONOMÍA NACIONAL,
CONTRIBUYENDO CON 7.9%
DEL PIB EN EL PAÍS.**

lados que se vienen dando en el ámbito logístico en los últimos años, bajo el formato de Instituto, Consejo, Comité o Asociación, todos con la intención de unir esfuerzos a nivel nacional, sin que sus acciones logren más que diagnosticar los males y conformar una ventana política para algunos empresarios. Ojalá y no sea así, y que tras este primer año y primer foro, sus esfuerzos realmente logren hacer que el país capitalice su posición geográfica para perfilar debidamente su vocación logística. Ojalá que en esta encomienda, el CMET no sólo consolide al transporte nacional en todos sus modos, sino que también logre orquestar debidamente su lu-

cha con la de los otros dos mosqueteros de la economía nacional -infraestructura y logística-, para hacer que la competitividad se postre, de una vez por todas, en el trono real de este país. ■

** El Consejo Mexicano del Transporte, CMET, está conformado por la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar); la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero); la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (Cameintram); la Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería (Ampac); y la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF).*

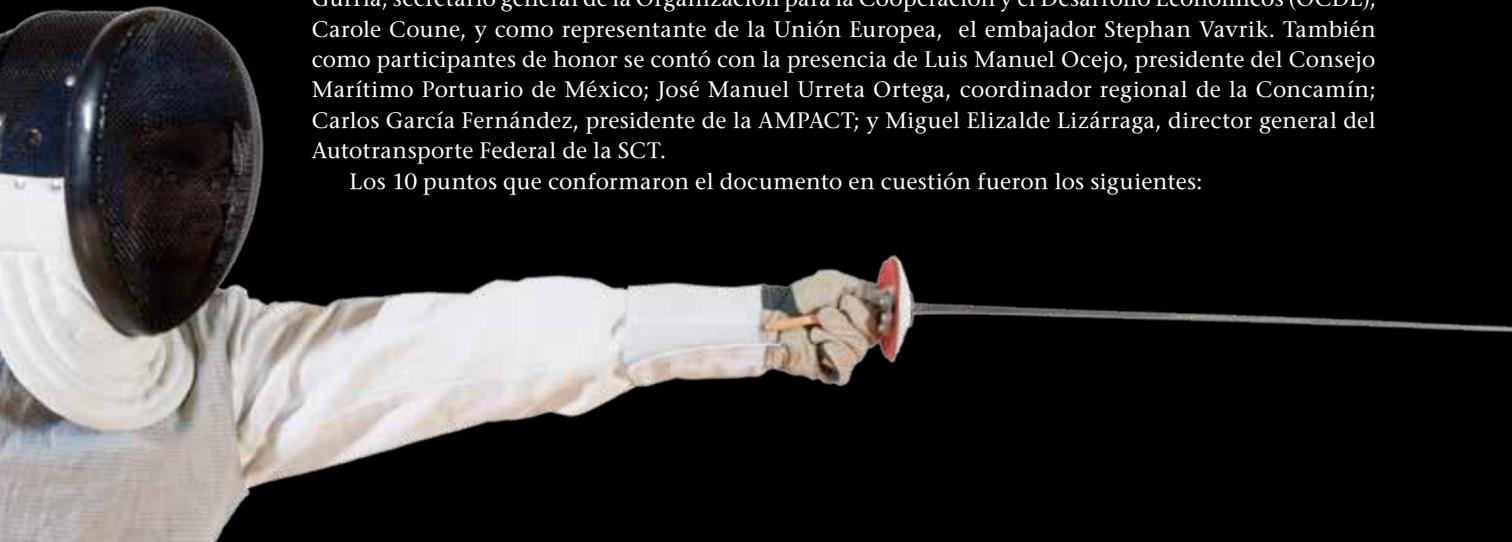
Propuestas para impulsar a México como la Plataforma Logística de América

Como resultado de las aportaciones de los participantes en el Primer Foro Internacional: "México, Plataforma Logística de América", se conformó un documento concluyente que pretende sentar las bases para realizar el programa de acción que el CMET propondrá al gobierno, particularmente al Presidente Felipe Calderón, de cara a los tiempos políticos que se aproximan, a efecto de que se incorpore al programa de gobierno del próximo sexenio.

Como principales participantes de este Foro, estuvieron:

Los integrantes del CMET, Rolando Lemus Ortiz, presidente de Cameintram; Abraham Zamora Torres, presidente de Canaero; como representante de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, Isaac Franklin Unkind; Francisco Ramírez Nagaya, presidente de la Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería; y el coordinador general del CMET, José Refugio Muñoz. Asimismo, en representación de José Ángel Gurría, secretario general de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Carole Coune, y como representante de la Unión Europea, el embajador Stephan Vavrik. También como participantes de honor se contó con la presencia de Luis Manuel Ocejo, presidente del Consejo Marítimo Portuario de México; José Manuel Urreta Ortega, coordinador regional de la Concamín; Carlos García Fernández, presidente de la AMPACT; y Miguel Elizalde Lizárraga, director general del Autotransporte Federal de la SCT.

Los 10 puntos que conformaron el documento en cuestión fueron los siguientes:



- 1 La competitividad es el gran paradigma que hoy enfrentan todas las naciones del mundo, como mecanismo de solución de los graves problemas que vivimos. La logística, vista no sólo como un costo, sino como un proceso de creación de valor, se convierte en el principal instrumento para alcanzarla. Pero la logística no sólo es competitividad, es también un mecanismo para disminuir los altos índices de contaminación y para combatir la pobreza extrema.
- 2 México está ante la oportunidad de convertirse en una gran plataforma logística y de transporte de clase mundial. Para ello debe aprovechar, en el corto plazo y sus ventajas competitivas.
- 3 Todos los panelistas coincidieron en que la creación del CMET, marca un hito a nivel internacional. El que los organismos representativos de los diferentes modos de transporte hayan decidido constituir un órgano superior para promover políticas públicas, que con una visión sistemática conlleven a aprovechar y complementar las ventajas comparativas y competitivas de cada modalidad, es un hecho sin precedentes.
- 4 Son importantes los esfuerzos que el gobierno mexicano viene realizando, que por conducto de la Secretaría de Economía, para inducir en las empresas una cultura logística que contribuya a reducir costos; sin embargo, este esfuerzo no sido suficiente.
- 5 Hasta ahora, las políticas públicas relativas a la infraestructura, el transporte y la logística se han impulsado de manera aislada y unilateralmente. La competitividad es una variable, que a su vez depende de múltiples variables. Requiere de un análisis conjunto y multisectorial, que integre, en una sola función, el trinomio infraestructura-transporte-logística.
- 6 Requerimos de una política de Estado que deseche la visión tradicional de la logística como un costo, el cual deba reducirse a su mínima expresión; por el contrario, necesitamos que se conceptualice como un instrumento de creación de valor, para que, a su vez, reposicione a México como un país con vocación logística.
- 7 Para ello, y siendo ésta es la propuesta central del Foro, es necesario constituir, desde el Ejecutivo, un organismo que represente la contraparte del CMET: un Consejo para el Desarrollo Logístico, de carácter multisectorial, encargado de convocar y coordinar a todos los actores interesados, para conjuntamente laborar; éste pudiera denominarse Programa Nacional de Desarrollo Logístico de México
- 8 Establecer un mecanismo de certificación de las acciones de Gobierno, bajo parámetros de cumplimiento similares a las establecidas para las empresas privadas, que permita eficientar la prestación de los servicios en la cadena de suministro.
- 9 Implementar por parte del Gobierno Federal, un programa de sustitución del parque vehicular (Programa de Chatarrización), que de acceso a financiamiento con condiciones similares a las que establece el Banco Mundial.
- 10 Garantizar el abasto suficiente de combustible Ultra Bajo en Azufre, a efecto de transitar a la utilización de vehículos con tecnología de punta, que ayuden a disminuir los altos índices de contaminación y nos permitan competir, en igualdad de condiciones, con los países firmantes del TLCAN.