

[SOUTHAMERICA LOGISTICS]

Por Ricardo Ernesto Partal Silva *



Integración de políticas para la logística y el transporte

¡Necesitamos una
toma correcta
de decisiones!
Decisiones
que conlleven
Integración,
Inclusión Social y
Sustentabilidad.

Observando estos últimos meses la actividad logística en Sudamérica -el desarrollo de infraestructura, el manejo multimodal e intermodal, almacenamientos, sistemas digitalizados para estoqueado, y otros más-, puedo deducir que, aún nos encontramos muy distantes de lo deseable; en especial por la notoria falta de políticas públicas y por la escasa integración regional, nacional e incluso al interior de cada país.

Si afirmamos que el aumento del comercio mundial es sostenido -según argumentan estudios y publicaciones anteriores, y según confirma el dinamismo de las navieras que buscan ser más eficientes y competitivas-, ¿por qué la infraestructura carretera no mejora ni tampoco el ferrocarril? (el transporte aéreo de

carga se mantiene estable). ¡Claro, hay excepciones, como siempre ocurre! Pero éstas se dan en las plataformas portuarias especialmente, y en aquéllas que operan a mayor escala.

Según CEPAL, los países cuyas terminales portuarias de contenedores contribuyeron a la variación en el volumen de carga operado, con respecto al año anterior son (ordenados de mayor a menor según su variación relativa y en “negritas” destacamos los sudamericanos):

República Dominicana (24.0%); **Colombia (13.3%)**; México (12.2%); Panamá (10.1%), y **Brasil (5.0%)**.

Les siguieron, con una menor contribución al cambio en el volumen regional, pero destacable con respecto al desempeño individual: Honduras (9.8%); **Perú (9.4%)**; **Argentina**



(6.7%); Uruguay (5.8%); Chile (5.7%), y Ecuador (4.7%).

Finalmente, aquellos países que tuvieron también un importante desempeño en lo individual, aunque una participación marginal en la variación del volumen regional son: Suriname (13.9%), Granada (11.6%) y Nicaragua (9.5%).

El tráfico de contenedores en puertos durante 2017, también tuvo una importante mejoría a nivel global, gracias a la recuperación del comercio mundial. De acuerdo con las estimaciones de la publicación *Alphaliner*, el top 110 de los puertos de contenedores del mundo aumentó en promedio 6.1% el volumen operado en 2017; es decir, de forma agregada alcanzaron los 600 millones de TEU (en comparación a los 565 millones de TEU observados en 2016). De estos 110 puertos, 98 tuvieron ganancias en sus volúmenes y solo 12 reportaron pérdidas.

Los primeros 40 puertos del ranking representan poco más de 87% (o 44.0 millones de TEU) de las operaciones de este tipo de carga en la región (porcentaje similar al del año anterior). Los siguientes 100 puertos mueven el 13% restante (6.6 millones de TEU), indica la Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Además, agrega que los puertos top 10 de la región capturan en forma agregada el 48.2% de la carga en contenedores (porcentaje ligera-

mente superior al del año anterior, que fue de 47.4%). La variación del tráfico operado por el top 10 fue de 7.9%; es decir, superior a la variación regional (en 2016, la variación fue negativa, de -4.0%).

¿QUÉ OCURRE EN SUDAMÉRICA?

En 2017, la Costa Este de América del Sur registró un aumento de la actividad de las terminales de contenedores (5.3%), medida por el volumen operado, que compensó la caída anotada en 2016 (-2.8%), gracias a lo acontecido -en términos relativos- en los puertos de Argentina, Brasil y Uruguay. En tanto, la Costa Oeste continúa en progresión ascendente dado que la actividad nuevamente aumentó (6.4%),

superando el ritmo del año anterior (3.7%), debido a la positiva evolución de las terminales portuarias de Perú, Chile, Ecuador y Colombia.

SISTEMA FLUVIAL

Uno de los desafíos que tiene América del Sur es darle mayor aprovechamiento a sus vías navegables fluviales. Sus innumerables canales de acceso (ríos) no están suficientemente integrados y estructurados de manera logística, para dar mayor eficacia al sistema, y por ende, beneficios a sus economías regionales.

La navegación fluvial representa el tercer modo de transporte de nuestras exportaciones e importaciones intrarregionales. Sin embargo, es el cuarto y lejos en términos de valor. Las mercancías que se mueven son relativamente voluminosas y de escaso valor (Ricardo Sánchez, Cepal).

Los ríos no están clasificados; y ésta es una exigencia impostergable, para conocer en qué condiciones se encuentra un curso y cómo se los navegara. Además, existen serios problemas de señalización en la mayoría de las vías.





Si bien en los últimos años se registra un crecimiento interesante de la participación del transporte fluvial en el comercio internacional. Se ha duplicado la exportación y la importación por transporte fluvial en términos de valor, mientras que en cantidad de toneladas métricas se ve una situación bastante más estable. No hay grandes avances y no se nota cierta volatilidad en esta medición. Esto permite comprender rápidamente que estamos en una situación de desaprovechamiento de ese tremendo potencial natural. Estamos hablando de que se duplicó el valor de las exportaciones y de las importaciones en los últimos seis años, pero el comercio por el transporte fluvial, apenas supera los 4,000/4,500 millones de dólares. En ningún caso, el transporte fluvial supera mucho más que el 3% del total.

SISTEMA FERROVIARIO

Éste es el enorme pendiente en los países de la región. La falta de políticas públicas que se arrastra de tiempo atrás, trae como consecuencia una pésima estructura y servicio ferroviario para las cargas. De hecho, hoy en día, en la región sudamericana, estas obras de infraestructuras se piensan para monoproductos (minería, petróleo, gas, cemento, etc.). Para países de grandes extensiones territoriales como los que se encuentran aquí, este

sistema de transporte es casi imprescindible (Brasil, Argentina, Chile). Pero las acciones gubernamentales están inclinadas sólo a la obtención de recursos económicos a corto plazo, descuidando las producciones regionales, y por ende se desvaloriza la inclusión social. Generando así mono-trenes para mono-producción.

No existen programas de recuperación de materiales ferroviarios, maquinarias y equipos. Menos aún la posibilidad de recuperar o refaccionar líneas ferroviarias que son trascendentales para las variadas producciones; muchas de gran demanda mundial.

SISTEMA CARRETERO

Tampoco escapa este sistema a las políticas de Estado en la región; lo poco que se construye en nuevas carreteras apuesta a las producciones tradicionales, atendiendo el tránsito de puerto a producción. El resto de las obras (muchas) apuestan a reparación y mejoras. Pero, el aporte económico que representan estas obras es muy importante; ¡y no es para menos, pues son extensas carreteras!

El problema está en que no se planifica de manera integral, como una política logística que involucre a toda la cadena. No existen conexiones entre los centros productivos, las ciudades, las plataformas de cargas y los corredores de carga. Además, son casi

inexistentes los centros multimodales de cargas, los centros de desconsolidado, los centros de transferencia, etc. Tampoco existen normativas referidas a la vinculación puerto-ciudad-cargas / cargas-transferencia-ciudad; el lugar de tránsito de las cargas es normalmente a través de los centros urbanos, y no hay reglamentación alguna.

Los Estados están más ocupados en “ver el árbol que el bosque que éste tapa”; esto significa que la coyuntura no permite ver el futuro. Y así, entramos en el círculo vicioso del huevo y la gallina... ¿Qué fue primero? Construimos una industria sin planificación, luego vendemos tierras cercanas a ésta, para que los operarios y usuarios vivan cerca y con servicios que les ofrezcan comodidad, pero con el tiempo, los ruidos de la industria, el olor, los vapores, etc. nos acaban molestando.

¡Necesitamos una toma correcta de decisiones! Decisiones que conlleven integración, Inclusión Social y Sostenibilidad/Sustentabilidad. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CEPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com



En Grupo Logistics® tenemos un objetivo fundamental: contribuir al crecimiento de nuestros clientes por medio de servicios eficaces, experiencia e innovación. Con personal altamente calificado y profundamente comprometido, optimizamos cada tramo de la cadena de suministro, hasta alcanzar esa excelencia que nos lleva a la confianza que mueve negocios.

Cadena end to end

