

# [ SOUTHAMERICA LOGISTICS ]

Por Ricardo Ernesto Partal Silva \*



## Logística, infraestructura y políticas públicas en los países de América del Sur

Considerando la diferenciación de las necesidades por tipo de país, los requerimientos de inversión del sector público y privado, el nivel de conocimiento del sector, y el impacto que las mejoras podrían tener en la logística de la región, América Latina sigue presentando importantes nichos de oportunidad.

Éste es un compilado de tres de los órganos multilaterales en América Latina, referido a Logística, infraestructura y políticas públicas; temas centrales que ya hemos abordado en ediciones anteriores y que corroboran nuestras presentaciones. Ello nos indican una interacción entre las partes a la hora de tratar temas de relevancia, que coadyuven al desarrollo de nuestras naciones sudamericanas -Integración puesta de manifiesto. Ellos son CEPAL (socio/asesor permanente en la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas), BID y CAF.

Cabe destacar que los conceptos presentados en este artículo son un extracto compilado de dos de los trascendentales temas que nos ocupan hoy, basados en exhaustivos estudios.

### ARGUMENTA EL BID

Estos son resultados que arrojan estu-

dios sobre logística en diez países de América Latina y el Caribe; se trata de una revisión con un alto nivel de generalización, que sólo procura identificar los principales problemas que enfrenta la logística en aquellos países, para los que se encuentran disponibles estudios relativamente recientes.

### LOS COMPONENTES CRÍTICOS DEL SISTEMA LOGÍSTICO REGIONAL

Éste es el resultado del análisis de los componentes críticos, considerando la situación actual de las principales necesidades: la diferenciación de las necesidades por tipo de país (si fuera el caso); los requerimientos de inversión y los roles del sector público y privado; el nivel de conocimiento del sector; y el impacto que las mejoras podrían tener en la logística de la Región.

1) La situación actual es débil en

algunos de ellos (carreteras, transporte carretero de cargas, facilitación comercial, desempeño logístico de PyME) e intermedia en otros (puertos, ferrocarriles).

- 2) Las necesidades son muy diversas, porque abarcan “asignaturas pendientes” de larga data, que se solapan con las nuevas necesidades de mayor capacidad y calidad de servicio.
- 3) En general, las necesidades son diferentes según el nivel de ingreso de los países y según las dimensiones de sus territorios.
- 4) Algunos países que hicieron reformas en los servicios regulados, probablemente requieren ajustes (reformas de segunda generación), mientras que los que no las han hecho deberían acometerlas.
- 5) Existe un importante espacio para las asociaciones público-privadas.
- 6) Se cuenta con un razonable nivel de conocimiento básico en varios componentes, pero en dos de ellos es notablemente bajo: en el transporte carretero de cargas y en el desempeño logístico de las empresas pequeñas y medianas.
- 7) El impacto de las posibles mejoras es relevante en todos los componentes (por eso fueron elegidos), pero en algunos se concentran en la logística del comercio exterior, o en cierto tipo de productos; en el caso de las carreteras, tiene múltiples impactos que van más allá de la logística de cargas.
- 8) La agenda para las mejoras involucra varias áreas de especialización, como el transporte, el comercio internacional, la gestión pública y el desarrollo del sector privado.

### EN RESUMIDAS CUENTAS...

La red de carreteras en la Región tiene un atraso estructural, que se expresa en su relativamente reducido

nivel de cobertura y en el estado de los activos; al mismo tiempo debe afrontar los efectos de un intenso crecimiento del tráfico (debido a mayor actividad, más comercio y creciente motorización).

Ambos desafíos (expandir la cobertura, rehabilitar, modernizar y mantener, por una parte, y ampliar la capacidad, por la otra) obligan a un esfuerzo financiero y de gestión institucional considerable, al punto que constituye el sector de infraestructura que más recursos demanda.

El impacto de las mejoras en la red de carreteras incide definitivamente en los costos de la logística de cargas, pero simultáneamente satisface muchas otras necesidades de movilidad de la población, más allá de la logística.

### SITUACIÓN ESPECÍFICA POR PAÍS

De un extracto realizado de los resultados que arrojan los estudios sobre logística en diez países de América Latina y el Caribe, plasmamos en esta oportunidad aquéllos de América del Sur. Se trata de una revisión con un alto nivel de generalización, que sólo procura identificar los principales problemas que enfrenta la logística en aquellos países, para los que se encuentran disponibles estudios relativamente recientes.

#### ARGENTINA

- Problemas de capacidad en nodos de transferencia de graneles (granos y oleaginosas) y de contenedores; particularmente en los accesos terrestres.
- Excesivo peso del transporte carretero de cargas; baja participación del ferrocarril en cargas típicamente ferroviarias.
- Elevados costos logísticos en las PyME.
- Robos frecuentes en el transporte

carretero de cargas.

- Algunas falencias en los mecanismos de inspección; excesivos pasos por canal rojo de las mercaderías del comercio exterior.

#### BOLIVIA

- Dificultades de acceso a puerto por la mediterraneidad y por las características geográficas complejas del país.
- PyME con escaso conocimiento de temas logísticos; operadores logísticos con reducida formación profesional (por ejemplo, en cadenas de frío).
- Deficiente infraestructura básica de transporte (carretera, ferroviaria, fluvial).
- Dificultades aduaneras en los pasos de frontera: sistemas de información poco confiables, ventanillas múltiples.

#### BRASIL

- Excesiva participación del transporte carretero, en detrimento del cabotaje fluvial y marítimo y del transporte ferroviario.
- Interferencia del transporte de cargas con los flujos urbanos, ante la falta de anillos carreteros y ferroviarios.
- Baja eficiencia en los puertos; problemas recurrentes en accesos náuticos y terrestres.
- Inspecciones de aduanas y fitosanitarias que generan excesivas demoras.
- Debilidades en la red de carreteras: problemas de capacidad en algunos tramos, deficiente estado de mantenimiento, necesidad de rehabilitación.
- Distorsiones en el encaminamiento de los flujos por impuestos locales.
- Robos de mercadería en el transporte carretero.

- Requerimientos de fortalecimiento institucional: datos, estrategia, un consejo logístico nacional.

## COLOMBIA

- Debilidad institucional, ausencia/dispersión de información de base.
- Falencias en la infraestructura carretera.
- Operación poco eficiente del transporte carretero de cargas y de los operadores logísticos.
- Poco desarrollo de otros modos de transporte interno que no sean camiones: ferrocarril (excepto el carbón), fluvial.
- Problemas de capacidad y competencia portuaria, particularmente en la costa del Pacífico.
- Limitado uso de las tecnologías de información y comunicaciones.
- Interés en el desarrollo de plataformas logísticas vinculadas con corredores.

## PARAGUAY

- Debilidades en las carreteras (sobre todo en caminos rurales) y en el transporte interno (mermas).
- Trabas en la circulación en tránsito por otros países de la región, demoras en pasos de frontera.
- Sobrecostos en trámites aduaneros.
- Restricciones a la navegabilidad en la vía fluvial.

## URUGUAY

- Debilidad institucional en la coordinación de las políticas referidas a la logística.
- Necesidad de ampliación y mejoras en las instalaciones portuarias, desarrollo de puertos secos asociados.
- Necesidad de reformas y mejoras en el ferrocarril.
- Desafíos en el transporte de productos forestales.
- Desarrollo de servicios con proyección regional, que ubiquen a Uruguay como un país hub.

## REVISIÓN DE LOS CASOS ANALIZADOS

Un análisis más detallado de los principales problemas detectados en los casos revisados, que agrupe los países según su nivel de desarrollo económico, permite apreciar que los países de ingresos medios-bajos presentan sus principales debilidades en la provisión de infraestructura básica, en la necesidad de reformas de primera generación, en la prestación de servicios (puertos, ferrocarriles), y en la facilitación comercial y control de fronteras.

Los países de desarrollo medio alto, en cambio, presentan una agenda de necesidades más compleja, que abarca no sólo la infraestructura, sino también los servicios, y apunta a reformas de segunda generación –particularmente en ferrocarriles, puertos y transporte carretero de cargas–, a la búsqueda de una organización institucional que facilite la gestión de políticas públicas y el monitoreo, al énfasis en las mejoras logísticas en PyME, clúster, parques logísticos, y al mejoramiento de la facilitación comercial para lograr procedimientos de control unificados y sin papeles, apoyados en sistemas de información compartidos por los agentes públicos y privados.

Más allá de esta caracterización general, se han detectado algunas tendencias particulares:

- Algunos países procuran desarrollar actividades logísticas que aprovechen oportunidades más allá de su propio comercio, buscando constituirse en plataformas logísticas regionales; esta tendencia se observa en países pequeños (Uruguay) o que tienen vecinos con un flujo comercial voluminoso (Brasil).
- Los países de mayores dimensiones presentan un interés creciente por el desempeño logístico a nivel subnacional (Brasil, Argentina).
- Los países que cuentan con partes significativas de su territorio ais-

ladas de los principales centros de producción y consumo, muestran una necesidad de asegurar conectividad interna (Brasil, Bolivia, Colombia, Chile, Perú, Paraguay); los proyectos de integración con países vecinos suelen vincularse a esta necesidad de mejorar la cohesión del propio territorio.

- El problema de los robos en las carreteras parece constituir el problema más serio de seguridad, con un impacto claramente mayor que el derivado de las necesidades de control de las cargas impulsadas tras los sucesos de 2001.

## FACTORES ASOCIADOS

Los factores que aparecen inicialmente como los más relevantes para reconocer patrones comunes son: el nivel de desarrollo de cada país, la dimensión de su territorio, la calidad de sus instituciones, la calidad de la infraestructura, el grado de apertura comercial y la mediterraneidad. Sobre ello continuará hablando en siguientes números, corroborando y argumentando anteriores artículos, y haciendo sinergias con las políticas públicas que ahora los Estados quieren comenzar a aplicar en temas logísticos, para mejorar el desempeño de la región. Sirva este análisis preliminar, como un resumen introductorio al tema. ■

Fuente: Notas técnicas No. IDB-TN-103

\* 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](mailto:rutalogica@gmail.com)