

CIUDADES Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS. DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES QUE SE DEBEN CONSIDERAR PARA LAS URBES



Por **RICARDO E. PARTAL SILVA**

Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas Presidente

Comunicador Social (Universidad de Cuyo), Post Grado en Agroindustria y Agronegocios (CEIDA), Diplomado en Macroeconomía Latinoamericana y Desarrollo Sostenible de Ciudades (BID)

Hablar de ciudades y de plataformas logísticas no es tan simple; más aún si hay que fundamentar cada uno de los tantos sistemas que complementa el comercio internacional.

En primera instancia, su concepto y aplicación no están arraigados completamente en cada uno de los países americanos por no existir políticas públicas al respecto ni un programa nacional y para algunos casos regional (ello aplica para la interrelación entre dos o más países). Hay excepciones. Sin embargo, quienes abordan el tema, no logran hacerlo de manera conjunta (transporte y logística). Realizan políticas de transporte y no de logística y aplican mayor énfasis en uno u otro.

Para clarificar lo expresado, falta aplicar la organización de estructuras logísticas en las ciudades, así como el conocido sistema de “última milla”¹. Tampoco se planifica para evitar la congestión o se diseñan las nuevas ciudades o el crecimiento de las existentes. De esta forma es que resulta dificultoso armonizar una ciudad / puerto.

Dicho esto, ¿esta planificación debe recaer exclusivamente en los gobernantes? No, ya que **los planes de transporte e infraestructura logística son decisiones de largo plazo que van a impactar a un país** y que no pueden cambiar dependiendo del partido político que se encuentre gobernando. ¿Qué hay que hacer entonces? Acompañar, con la experiencia de los diferentes actores involucrados e investigaciones de factibilidad, las decisiones gubernamentales que se adoptarán.

Sobre lo mencionado en el párrafo anterior, un ejemplo elocuente es la falta de legislación por parte de los representantes gubernamentales, en los tres niveles de gobierno, para con la radicación de emprendimientos de cierta envergadura que se aprueban en favor de un lógico y progresivo aumento de fuentes laborales, entre otros beneficios. Pero ello va en desmedro de una coherente planificación o en la falta de un “Plan de Logística y Transporte Nacional”.

Nos encontramos con plataformas logísticas rodeadas por el crecimiento urbano. Y ello ocurre por lo expuesto anteriormente. Existen ejemplos de esto en aquellas que fueron emplazadas en un inicio en las afueras de los centros urbanos que, pasado un tiempo, comienzan a expandirse resultando en numerosos costos para la población que vive en los alrededores (población, contaminación sonora, congestión de tránsito, por citar algunos). Para evitar entrar en esta irresolución se requiere “planificar armónicamente y a largo plazo”. Ya no es válido aquel concepto que versa: “las ciudades crecen a la vera de sus carreteras”. Si esto ocurre quiere decir que estamos todavía muy rezagados en los conceptos de sustentabilidad, medio ambiente y convivencia de convivencia.

Inconvenientes actuales y desafíos futuros

Se considera que los principales inconvenientes en el ámbito de la logística se presentan en un faltante de “gobernanza” en los países latinoamericanos. Entendiéndose como gobernanza a las relaciones políticas entre diversos actores involucrados en el proceso de decidir, ejecutar y evaluar asuntos de interés público.

¹ La última milla, la cual se conoce también como distribución capilar, es una gestión de transporte de paquetería centrado en el último trayecto que ha de realizarse en la entrega final.

Asimismo, es de importancia la coexistencia entre competencia y cooperación como reglas posibles de trabajo (“Coopetencia”), que, de no ser tenida en cuenta o implementada, complejizarán alcanzar los objetivos comunes en favor de todos. Esta carencia conlleva a situaciones adversas muy conocidas en el ámbito del comercio internacional y la logística:

- Congestión.
- Distribución urbana de mercancías.
- Relación ciudad/puerto.
- Planificación de la infraestructura.
- Cuidado del medio ambiente.
- Sustentabilidad y Sostenibilidad (características del desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones).
- Inclusión social

Definición de algunos espacios como Plataformas Logísticas

Las operaciones logísticas son un factor determinante dentro de la competitividad de un país. Con el propósito de permitir que estos procesos se lleven a cabo de una mejor manera, surgen las plataformas logísticas, las cuales cuentan con toda la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades de clientes y proveedores de los servicios relacionados con la cadena de abastecimiento.

Entre los espacios que mayor utilidad de aplicación, tienen en Latinoamérica las siguientes denominaciones:

- Plataformas logísticas de distribución urbana y consolidación de carga.
- Plataformas logísticas de consolidación de cargas regionales.
- Puertos secos o terrestres.
- Plataformas multimodales.
- Agro centros multipropósito.
- Plataformas logísticas de apoyo en frontera.
- Zonas de Actividad Logística (ZAL).
- Centros de Carga Aérea.

- Estación de carga para contenedores.
- Parques industriales.
- Polos petroquímicos.
- Puertos y Plataformas Portuarias.
- Zonas Francas.
- Playa de transferencias multimodales de cargas.
- Centro Integrado de Mercancías.
- HUB (espacio logístico centralizado).

Tomando conocimiento de las áreas logísticas se pueden abordar varios conceptos referidos a ellos y a qué desafíos conllevan. Se tratarán los conceptos de congestión y elección.

La congestión y demoras excesivas en la recepción de las cargas incrementan de forma sustancial los costos operacionales, disminuyendo la competitividad. El tiempo adicional recorrido para realizar una entrega llega a triplicar el tiempo que se emplearía en el transporte de mercancías.

Según el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), “entre un 60 y 70 por ciento del Producto Bruto Interno de los países de la región se genera en los centros urbanos. Los cuellos de botella y los retrasos que la congestión genera son muy significativos dada la importancia de las ciudades en las cadenas de abastecimiento y la distribución final de los productos de consumo²”.

La tendencia de motorización, el crecimiento poblacional y la poca planificación urbana y de transporte, explican los serios problemas de congestión y contaminación que sufren las ciudades. Más de 480 millones de personas viven en las ciudades de América Latina, lo que equivale al 80% de la población. Para 2030 se calcula que esta población aumente en más de 130 millones y que la tasa de motorización se triplique. Con el aumento de la población también crece la necesidad de proveer y distribuir recursos. La distribución urbana de mercancías es responsable de parte de la congestión en las ciudades, contribuye a aumentar el número de viajes diarios pero también tiene una relación directa con la competitividad de las ciudades.

² <https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2015-11-24/metodologia-para-estimar-costos-de-congestion-vehicular%2C11335.html>

La elección de instalarse en una plataforma logística bien diseñada y comunicada ofrece los beneficios de la concentración de actividad y de una buena conexión a las redes de transporte -autovías, autopistas, ferrocarril, aeropuertos, puertos-, cercanía a núcleos industriales y/o de consumo y reducción de la dispersión de la actividad (minimizando kilómetros en vacío y otras ineficiencias). También mejora la competitividad de las empresas que se encuentran allí, al poder colocar sus productos en el mercado a un mejor costo. Sin embargo, es importante que cada empresa examine individualmente la factibilidad de instalarse en una Plataforma Logística. Un operador logístico especializado hará bien en ubicarse en una Plataforma Logística con clientes de su sector; sin embargo, para otro tipo de operadores, esta misma decisión podría acabar suponiendo un gasto excesivo por alejarse de sus clientes, de sus zonas de influencia, o por el costo de instalarse en estas cotizadas áreas.

Costo logístico argentino

Los países están encontrando las soluciones para bajar sus costos logísticos y hacer más eficiente el sistema de transporte de cargas, cuya relación directa con la economía es incuestionable. Distinto es el caso de Argentina, que está extremadamente rezagada en este sentido.

El transporte de cargas (mal llamado logística para englobar la cadena completa) forma parte de los costos de producción y venta, y su reducción contribuye a mejorar la competitividad.

Por otra parte, la infraestructura de transporte es un factor fundamental para el desarrollo regional, ya que los estrangulamientos producidos por la falta de infraestructura logística frenan el crecimiento de las economías regionales.

Es necesario abordar el tema pensando en el largo plazo, centrándose en tres escenarios simultáneos: las necesidades de cada uno de los sectores productivos en todo el territorio, el impacto en el desarrollo regional, y los requerimientos de la integración supranacional. Las experiencias en el mundo facilitan el diseño de una estructura de transporte moderna y apropiada para los objetivos buscados. Cuando se trata de largas distancias y cargas masivas o a granel, el transporte combinado por vía férrea y fluvial es muy superior a la alternativa vial, así lo sugiere la comparación del costo

medido en consumo energético: 1 HP (caballo de fuerza) mueve, en promedio, 150 kg en carretera, 500 kg en riel y 4.000 kg en agua.

Un análisis de lo que sucede en materia de transporte ferroviario de cargas entre EE.UU., Brasil y Argentina aporta datos interesantes para tomar decisiones. El primero dispone de una red ferroviaria de 150.000 kilómetros mientras que Brasil tiene 28.000 y Argentina 18.000.

Medido en términos de eficiencia, los resultados son muy elocuentes: Brasil transporta 13.000 toneladas por kilómetro de vía férrea; EE UU, 11.000 y Argentina, 1.000, con una participación en el mercado de cargas que va del 32% en EE.UU. hasta un 8% en Argentina.

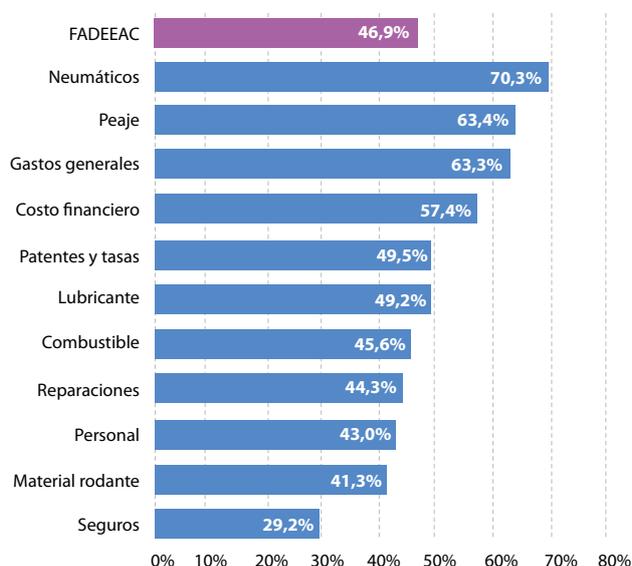
El transporte fluvial, muy desarrollado en el Norte de América, Europa, Rusia y China, en Argentina tiene su única demostración importante en el río Paraná, que, con el impulso de las provincias interesadas (Santa Fe, Chaco, Formosa, Entre Ríos, Corrientes y Misiones) se proyecta extender hacia el norte, incluyendo la participación internacional de Bolivia y Paraguay. EE.UU. cuenta con 40.000 km. de ruta fluvial utilizable; Brasil con 13.000 km. y Argentina con 800 km. Esto indica claramente que se debe replantear y rediseñar el sistema logístico y rotundamente integrarlo (multimodal e intermodal).

El costo de transportar mercaderías en Argentina

Conforme a lo mencionado en párrafos anteriores consideremos cómo repercuten en Argentina los costos logísticos y de transportes para las cargas. Se estima que en Argentina se movilizan 450 millones de toneladas al año, sumando las cargas por camión, ferrocarril, aéreas y las que fluyen por la Hidrovía Paraná - Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil). De ese total, 91% se trasladaría en camión, 4,1% por ferrocarril, 4,6% por la Hidrovía Paraná - Paraguay (tramo Puerto de Santa Fe/ Puerto Cáceres) y menos de un 0,3% por modo aéreo (en este caso, computando internacionales, de cabotaje y correo).

La FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) en su informe anual indicó que el transporte en camión durante 2019 (el 80% de la carga en la Argentina se traslada por esa vía), aumentó un 47%. En el gráfico siguiente se indican los aumentos en porcentajes y por rubro.

Gráfico 1. Evolución de insumos de transporte
enero a diciembre 2019



Fuente: FADEEAC

Tabla 1. Movimiento de cargas por ferrocarril en Argentina
Año 2019

CONCEPTO	Volumen (miles ton)	Dist. Media (km.)	Tarifa media (\$/ton)	Tarifa media (\$/ton/km)
FERROSUR ROCA S.A.	4.126,1	441,6	622,6	1,4
FERROEXPRESO PAMPEANO	4.006,0	437,8	664,6	1,5
NUEVO CENTRAL ARGENTINO	6.664,6	421,3	482,8	1,1
TRENES ARGENTINOS CyL- BELGRANO	2.226,7	599,7	677,0	1,1
TRENES ARGENTINOS CyL-URQUIZA	291,7	584,8	532,6	0,9
TRENES ARGENTINOS CyL-SAN MARTÍN	2.983,8	641,4	703,3	1,1
TOTAL	20.298,8	483,0	601,5	1,2

Fuente: FADEEAC

Movimiento de cargas por los puertos nacionales

El movimiento de contenedores en los puertos argentinos fue de 1.515.850 TEU (unidad de medida para el tamaño de un contenedor de 20 pies).

Este dato refleja que el puerto de Bahía Blanca opera tan solo el 1,7% de esa totalidad de contenedores o lo que es lo mismo, 25.571 TEU.

Por su parte, el movimiento de graneles (granos, aceites, harinas, subproductos, etc.) en los puertos argentinos superó las 90 millones de toneladas; por lo que la participación de Bahía Blanca con sus 10.890.321, significó una participación nacional de 12,1%.

Movimiento de carga aérea

Si bien el 60% del valor agregado del comercio internacional sale por avión, apenas representa alrededor del 3% del total de transporte de cargas que se realizan a nivel mundial. Sin embargo, la carga aérea constituye un eslabón clave del comercio internacional debido a que los productos llegan a destino con una velocidad e inmediatez que no permiten otros tipos de transporte. Los principales usuarios para esta modalidad de carga aérea son exportadores que trabajan con productos de alto valor agregado, porque la carga tiene que poder soportar un flete más caro.

Desde la Argentina se exportan 18 mil toneladas y se importan unas 12 mil. Los principales destinos para estas operaciones son Estados Unidos, Europa y Hong Kong.

En Argentina, en materia de carga doméstica se destacan los Aeropuertos de Mendoza, seguido por el Aeropuerto de Salta y el Aeropuerto de Neuquén. En lo referido a cargas internacionales, si bien se debe destacar que son 10 aeropuertos en el país que registran operatoria en materia de cargas internacionales, el Aeropuerto de Ezeiza acapara el 90% de las mismas.

Tabla 2. Movimiento de cargas aeropuerto Bahía Blanca

Año 2019 (arribos + salidas)

MES	AÑO			Diferencia 17/18
	2017	2018	2019	
Enero	27,1	38,2	26,8	-29,7%
Febrero	24,0	30,4	26,8	-11,8%
Marzo	36,2	36,8	28,8	-21,7%
Abril	32,1	34,8	28,4	-18,2%
Mayo	32,8	34,8	33,8	-2,7%
Junio	35,5	32,3	25,3	-21,8%
Julio	38,7	26,0	29,4	13,1%
Agosto	46,0	32,7	29,2	-10,6%
Septiembre	37,7	29,2	23,6	-18,9%
Octubre	39,6	24,7	27,6	11,8%
Noviembre	40,0	28,2	22,7	-19,4%
Diciembre	36,0	22,6	20,7	-8,1%
TOTAL	425,5	370,5	323,4	-12,7%

Fuente: ANAC