

# Voces logísticas de Latinoamérica



*La actividad logística en la región latinoamericana sumó desafíos en un contexto que demandó una nueva dinámica en los procesos. Costos, implementación de tecnología para lograr eficiencia, manejo de tiempos y trazabilidad, sustentabilidad, infraestructura y políticas de Estado, son tópicos que los referentes del sector de la región observan, en un marco único de crecimiento y notoriedad.*

**Por Redacción Énfasis Logística**  
**Agradecemos a Carlos Musante y**  
**a los directivos de ALALOG, por su**  
**participación en este artículo.**

En diálogo con Énfasis Logística Sudamérica, referentes de entidades miembros de ALALOG (Asociación Latinoamericana de Logística) de **Paraguay, Perú, Colombia, Argentina, México y Brasil**, brindan su visión y detallan la evolución del sector en el contexto de pandemia, que lleva más de 15 meses.

**Agustin Garcia, vicepresidente de la Asociación de Transitarios y Operadores logísticos de Paraguay (ATOLPAR)**, al ser consultado sobre cómo definiría la situa-



ción actual del sector en su país, respondió: “La Logística cobrar una real importancia, no solo para Paraguay sino para la región, ya que a nivel mundial todo colapsó, no estábamos preparados para el aumento de actividad. Al pensar una situación de crisis, se piensa en pérdidas, en tanto el sector logístico las empresas mostraron ganancias entre el 25 y 35 por ciento. Además de estar sobre demandados, para las salidas de origen que es nuestra **importación a Latam**. Nos encontramos en Paraguay escasos de equipos y espacios, y nuestras exportaciones de igual modo, demorando hasta 3 semanas en poder tomar un booking”.



Por su parte, **Mario Chong y Miguel A. Bosio, referentes de Asociación Peruana de Profesionales en Logística (APPROLOG)**, compartieron: “En Perú, la actividad está dentro del promedio de los estándares mundiales. No está a niveles altos como Uruguay o Argentina; ni en los niveles bajos como Venezuela o Bolivia. El problema es el nivel de informalidad de las empresas en el Perú, que ronda en un 72 por ciento; el cuál no permite a las empresas pequeñas a crecer a escalas competitivas”.



Mientras que en lo referente a Colombia, **Juan Sebastián Flórez, Director de Comunicaciones de Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su logística (COLFECAR)**, indicó que en el último año “se presentó la caída de producción más fuerte de los últimos años 20 años en diferentes sectores económicos, junto a la reducción del consumo privado y la pérdida de empleos”, y agregó que el balance presentado por el Gobierno nacional Colombiano “se pudo evidenciar que dentro de los sectores económicos más afectados se encuentran el comercio, con una tasa de crecimiento anual negativa de -34,1 por ciento y la construcción con una tasa de -33,2 por ciento (Fedesarrollo, 2020). Dicha afectación a estos mercados demandantes de los servicios del sector logístico del país, se vio reflejada en una variación anual negativa del -16,9 por ciento en el PIB de la categoría Transporte y Almacenamiento (H)”, señaló Flórez.

### Procesos logísticos, pandemia y costos



Los referentes fueron consultados sobre qué proceso logístico se vio más afectado durante la emergencia sanitaria. “Al igual que en Latinoamérica, el transporte de cargas carretero fue el más afectado. En Argentina, las restricciones gubernamentales en sus distintos niveles (Nación, Provincias y algunos Municipios), toman decisiones que impactan en el tránsito de cargas en el territorio nacional y generó demoras y restricciones que afectan el nivel de servicio a dadores de carga y sus clientes”, detalló **Raúl Garreta, presidente de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG)**, y añadió que en su país “es notable una reducción de la disponibilidad de camiones debido a la disminución de cargas que afectan al sector. Las empresas más chicas son las afectadas, muchas con tendencia a desaparecer”, detalló. En esta línea y en relación a los

costos, indicó: “En Argentina la inflación sigue subiendo y proyecta al nivel del 50 por ciento. Esto tiene un impacto importante en los costos logísticos. Repuestos y equipamiento importado escasean en el mercado y por lo tanto los precios suben. El costo logístico del transporte carretero en 12 meses creció el 56 por ciento (datos de Cedol – mes de mayo de 2021). En el mismo período el combustible subió 68 por ciento, y la mano de obra el 32 por ciento”.



Desde **Asociación de Operadores Logísticos de México (AOLM)**, se compartió que al inicio de la contingencia “la actividad económica de México disminuyó al igual que otros mercados alrededor del mundo. Ante la emergencia sanitaria que se vivió en 2020, la mayor afección que presentó la cadena de suministro de grandes y medianas empresas de logística, se debió, entre otras, al cierre de fronteras, aeropuertos y la fluctuación de la economía. En consecuencia hubo disminución de las cargas, retiro del personal de mayor riesgo de los centros de trabajo, cierre de algunas plantas, gastos en artículos para garantizar la salud de los trabajadores y señalética, por lo que se registró un gran impacto en las ventas de empresas, sobre todo las que aún no habían mudado a un modelo digital. Sin embargo, **durante la crisis también nacieron nuevas oportunidades y una aceleración importante, nunca antes vista**, para el comercio electrónico, el análisis predictivo y la automatización”, se explicó.



Mientras que **Carlos Cesar Meireles, Presidente del Consejo In-**

**ternacional de Brasil Export**, aseguró que las primeras restricciones de municipios y estados miembros de la Federación, trajeron impactos y muchas dificultades en el tráfico de personas y, especialmente a las cargas a lo que se sumó que “la propia contaminación de las personas con la enfermedad, de forma abrupta, provocó la aparición de nuevos problemas en el ecosistema logístico, ante la ausencia de técnicos y personal capacitado para realizar funciones clave”, analizó y comentó ni bien fue avanzando la implementación de “procedimientos preventivos y cuidados profilácticos y sanitarios, la reanudación de los procesos logísticos se produjo de forma paulatina”.

Al ser consultado sobre la matriz de costos Meireles, explicó: **“En Brasil tenemos altos costos logísticos, tanto por la dimensión territorial continental, como por la deficiencia de inversiones en infraestructura logística en general.** El predominio del modal vial (alrededor del 65 por ciento), caracteriza un desequilibrio en la matriz de transporte brasileña, que termina elevando los costos logísticos nacionales. Aproximadamente el 12,5 por ciento del PIB representa los costos logísticos brasileños, bastante alejados, por ejemplo, de los verificados en EE.UU. y Canadá, países igualmente con gran extensión territorial. Una nueva política de expansión ferroviaria y la reanudación del cabotaje a mayor escala tendrán como objetivo reducir los costos logísticos, lo que efectivamente nos llevará a estructurar centros y clústeres logísticos estratégicos en las cinco regiones geográficas nacionales”.

### **Sustentabilidad en las operaciones**

El cuidado del medio ambiente y su relación con la industria, es un tema relevante que atraviesa, desde hace unos años, a la totalidad de las actividades. “En Paraguay no vemos mucho avances, ya que no hay un ministerio del transporte que lo pueda coordinar como una política de Estado,

**Al pensar una situación de crisis, se piensa en pérdidas, en tanto en el sector logístico las empresas mostraron ganancias.**

todo es apagar incendios, es más reactivo que una cuestión de programación, es una pena que no se tenga un plan de contingencia”, lamentó el vice presidente de **ATOLPAR** y analizó que desde su país observan cambios en la región. “Por ejemplo en Paranaguá (municipio del estado brasileño de Paraná), quiere convertirse en un hub de cargas para la región. Esto beneficiaría mucho a países más pequeños y también perjudicaría a otros países como por ejemplo a Uruguay, ya que el volumen de cargas en Paranaguá es mayor. Argentina también tiene sus crisis internas que no deja que se puedan desarrollar políticas entre estados sudamericanos, algo más planificado y no tan reactivo”, indicó Agustín García.

Al respecto, la **AOLM**, adujo: “Cada día son más las empresas logísticas en México que están comprometidas con las prácticas sustentables desde el área corporativa hasta en la operativa. Las empresa socias de la AOLM cuentan con proyectos de responsabilidad social, con objetivos en sustentabilidad para reducir las emisiones de CO2; optimización de las rutas para disminuir el uso de combustible; operación con energías limpias y movilidad sostenible. **La logística verde es un tema que concierne tanto a directivos como a colaboradores, porque las circunstancias a nivel mundial demandan de una toma de conciencia**”.

Y desde **COLFECAR**, se indicó que en términos de sustentabilidad en las operaciones “el sector colombiano ha venido implementado y acompañando iniciativas para avanzar en acciones concretas como la puesta en marcha de las concesiones para la infraestructura vial de última generación, que se fundamentarán en la sustentabilidad social, económica y ambiental, donde se tengan en cuenta los efectos del cambio climático y las condiciones geológicas del país, así como la reducción de los impactos medio ambientales”. Y se completó la consulta al explicar que el país viene adelantando el programa de renovación de parque automotor, te-

niendo en cuenta que la edad promedio de la flota vehicular es 20 años. “Así las cosas, se han desarrollado créditos blandos, reconocimientos económicos, incentivos tributarios y otras herramientas que faciliten la compra de vehículos nuevos”, indicó Flórez. Colombia avanzó en el desarrollo de tecnologías para la reducción de las emisiones contaminantes, con combustibles más limpios y mayor eficiencia en las operaciones. “Allí se involucra también iniciativas como la emisión de bonos de carbono y la implementación de tecnologías de información y comunicación para el rastreo, seguimiento y optimización de la operación, permitiendo conocer los procesos a detalle y avanzar en su optimización para hacerlo más eficiente”, concluye el tema el referente de AOLM.

### **Tecnología y automatismo**

Sobre este aspecto desde ARLOG, se explicó que **en Argentina hay aún bastante que hacer para mejorar las operaciones logísticas.** “A través de la utilización de aplicaciones y módulos de transporte en cuanto al seguimiento, control y eficiencia en el uso de los vehículos. Está claro que los sistemas informáticos como TMS, DRP, WMS entre otros, ya están al alcance de empresas medianas y chicas permitiendo mejorar notablemente sus actividades logísticas a un costo relativamente bajo”, señaló Raúl Garreta y agregó que la automatización y la robótica han empezado a tomar importancia en Argentina aunque, “debido a la situación actual de la economía del país, solo algunas empresas pueden o quieren realizar inversiones de cierta importancia”. Por último describe que la distribución urbana sigue creciendo apoyada por el nuevo nivel de compras por internet. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, evalúa presentar una ley en su distrito que flexibiliza y propone soluciones de entrega con vehículos chicos, no contaminantes para clientes de cercanía”, concluyó.

**Cualquier país de nuestro continente puede tener y adoptar la tecnología más moderna del mundo.**

Así mismo, desde **El Consejo Internacional de Brasil Export**, se señaló: “Cualquier país de nuestro continente puede tener y adoptar la tecnología más moderna del mundo, e implementar innovación con mayor o menor grado de disrupción, siempre que la economía demande tales soluciones. En Brasil, tenemos tecnologías que están absolutamente en línea con la frontera de la excelencia, y también tenemos usos y sistemas que aún son muy rústicos. Cada sector, cada segmento, cada proceso demanda una solución tecnológica, por ello, es fundamental que la economía en la que se inserta, maneje las inversiones necesarias. ¡Veamos el caso del sector farmacéutico frente a la pandemia mundial! Sin duda, pudo hacer uso de las mejores y más sofisticadas tecnologías disponibles”.

**“El comercio electrónico en Brasil ha superado las expectativas, creciendo a un ritmo vertiginoso en los últimos dos años.** ¡Brasil es un país paradójico y es en este campo donde se incluyen los desafíos hercúleos! Brasil continúa con sus audaces proyectos, haciendo uso de métodos incrementales de innovación tecnológica como Internet de las Cosas (IoT), Omnicanal, Inteligencia Artificial (AI), Blockchain, Cloud Computing, entre otras tecnologías derivadas. Sin embargo, a partir de 2022, se nos presentará un nuevo desafío: la llegada del 5G al país, que requerirá importantes inversiones en infraestructura de red y otros sistemas relacionados. No podemos dejar de hablar aquí de vehículos autónomos, drones y vehículos eléctricos AGV (Automated Guided Vehicle) que, una vez superados los retos más rigurosos, serán inevitables”, se remarcó.

Mientras que desde la visión y experiencia desde Perú sobre este tema, se aseguró que “Todavía es bajo, por el valor de la mano de obra”. En tanto Paraguay, explicó que existe “un mayor desarrollo en tecnología. Incluso la aduana se desarrolló más en este aspecto. También lo hicieron las terminales portuarias, como centros logísticos, y esto llevó a imprimir una dinámica distinta a la actividad”, dijo **Agustin Garcia desde ATOLPAR.**

Para finalizar, de parte de **COLFECAR** se comentó que los retos en la implementación de tecnología y automatización para el sector logísticos son diversos. “El sector ha avanzado en el uso de tecnologías para el seguimiento y rastreo de vehículos, así como la implementación de facturación electrónica, y rastreo de pedidos, pero tiene grandes retos en la implementación de soluciones para el pronóstico y planeación de la demanda, torres de control, la implementación de sistemas de planificación de recursos empresariales, blockchain, internet de las cosas, inteligencia artificial, entre otros”, detalló y agregó que “en términos de eficiencia, el sector se ha centrado en promover la atención de necesidades de infraestructura física y se ha avanzado poco en el desarrollo de plataformas logísticas de vanguardia y en la implementación de acciones que optimicen la infraestructura operativa a través de Big data, la integración de sistemas de información global y tecnologías de automatización de procesos”, concluyó **Juan Sebastián Flórez.** ●

**FPT** Fundación Profesional para el Transporte

**CAPACITATE PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA**

FORMACIÓN PERMANENTE EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Ruta N°9 KM 58  
Colectora Este, Belén de Escobar  
Provincia de Buenos Aires  
011 4860-7750 • [FPT.ORG.AR](http://FPT.ORG.AR)

Institución académica de  
**FADEEAC**  
El Transporte de Carga