

LA PREGUNTA DEL MILLÓN

---

La logística es fundamental para el comercio internacional. Es el puente entre la producción y el consumo. Es la parte de la gestión de la cadena de abastecimiento, que planifica, implementa y controla el flujo – hacia delante y hacia atrás – y el almacenamiento eficiente de los bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de destino final, con el objetivo principal de satisfacer los requerimientos de la demanda. La logística debe ser considerada como una política de estado.

La función logística gestiona directamente los flujos físicos e indirectamente los flujos financieros y de información asociados. Los flujos físicos son generalmente divididos entre los “de compra” (entre un proveedor y su cliente), “de distribución” (entre un proveedor y el cliente final) y “de devolución” (logística inversa).

En todo este contexto, se sabe que existen dos funciones estratégicas que se distinguen por sobre todas las demás, no sólo por el impacto que las mismas tienen en el éxito o no de la gestión logística, sino además, por la incidencia directa que ambas tienen en el precio final del producto objeto de la gestión: una es el inventario y la otra es el transporte.

No es un error afirmar que la ventaja comparativa que se puede generar en una cadena de valor está abiertamente supeditada a que las funciones logísticas de inventario y transporte se cumplan de forma eficiente. Tampoco es un error afirmar que por esta razón, el transporte es una de las funciones más importantes dentro de la gestión logística. Y tampoco es un error sostener que una de las funciones que mejor deben considerarse en cualquier clase de planificación logística, es decir, con más detenimiento, con más detalle, es el transporte.

Ahora bien; teniendo en cuenta la idea central que acabamos de manejar, ¿cómo se viene desarrollando el tema de la logística en nuestro país?

A nuestro juicio la realidad de la consideración de la logística en nuestro país presenta diferentes intensidades. En el sector privado, por ejemplo, se realizan importantes esfuerzos por incorporar los principales conceptos y procesos logísticos a la gestión habitual; y entendemos que con un éxito no menor.

En el ámbito académico la introducción y manejo que se hace de la gestión logística es más que importante y se han generado trabajos y ensayos de un nivel excelente y que son referencia en el ámbito regional y fuera de él.

Por su parte, en el sector público la incorporación lamentablemente no ha sido todo lo significativa que debería haber sido, máxime en un país como el nuestro, con una particular posición geográfica, sus muy buenos servicios portuarios y su adecuada infraestructura.

Sin embargo, el 20 de mayo de 2009, a través del dictado del Decreto 731 de esa fecha, el Poder Ejecutivo parece estar buscando ponerse a tono con la situación y decidió la creación de la Comisión Nacional de Logística (CONALOG), decisión que no puede ni debe dejarse de reconocer como buena, sobre todo porque viene a llenar un notorio vacío que nuestro país ostentaba al comparárselo con otros países de la región.

La citada norma contempla la mayoría de los aspectos básicos de la nueva Comisión, entre ellos uno a nuestro juicio muy importante, el de su integración; y si el lector nos permite, es precisamente en este punto donde nos queremos detener y formular “la pregunta del millón”.

De acuerdo a lo que se establece en el Artículo 2º del citado Decreto, la Comisión está integrada por delegados titulares y alternos del sector público (MTO, MRREE y MEF) y del sector privado (generadores de carga, operativa portuaria y aeroportuaria, operadores logísticos y transportistas terrestres); y en el literal que se ocupa de estos últimos, es decir, de los delegados del sector privado, establece que por los generadores de carga serán designados dos delegados, por los operadores logísticos dos delegados, por la operativa portuaria y aeroportuaria un delegado y por los transportistas terrestres será designado un delegado.

Y la pregunta del millón surge sola: ¿por qué?, es decir, viendo como vimos la importancia, trascendencia e incidencia que en la gestión logística tiene el transporte, cuando llegó el momento de decidir y cuantificar ¿por qué el transporte tiene un solo delegado? ¿Cuál fue el criterio que el Poder Ejecutivo hizo prevalecer para que la actividad de mayor impacto en una operación logística tenga tan solo un representante? ¿No es lógico suponer que la representación de un sector vaya de la mano de su trascendencia, importancia e incidencia? ¿Es equivocado pensar que si el transporte es lo que más incide en la actividad en la que voy a trabajar, cuánto más representación tenga mejor será el producto final que tengo como objetivo?

Son preguntas, preguntas que surgen de actores principales de una actividad que parece ser “la convidada de piedra”, cuando todos sabemos que no es ni convidada ni de piedra; es la pieza principal de una cadena de prestación que será eficiente en la medida que el transportista lo sea y que generará beneficios a todos en la medida que el transportista cumpla eficientemente su cometido.

Sinceramente no entendemos porqué el sector recibe el reconocimiento de todos menos del Poder Ejecutivo. ¿Cuál es el motivo?, ¿Cuál es la razón?.

Si hay algo que en estos momentos no necesitamos son incertidumbres; si hay algo que el emprendimiento de formar esta Comisión no necesita es inseguridades. Lamentablemente, a nuestro juicio, ambas cosas se han generado a partir del Decreto en cuestión: incertidumbre e inseguridad. Una iniciativa que debería respaldarse integralmente e impulsarse con todos los esfuerzos posibles, ya desde su génesis mismo presenta fallas estructurales que son de muchas importancia.

Formulamos nuestros deseos más sinceros de que esta situación sea rápidamente corregida.