

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

ARGENTINA

Título: PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

ARGENTINA

Depósito legal: DC2017001717

ISBN: 978-980-422-081-4

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

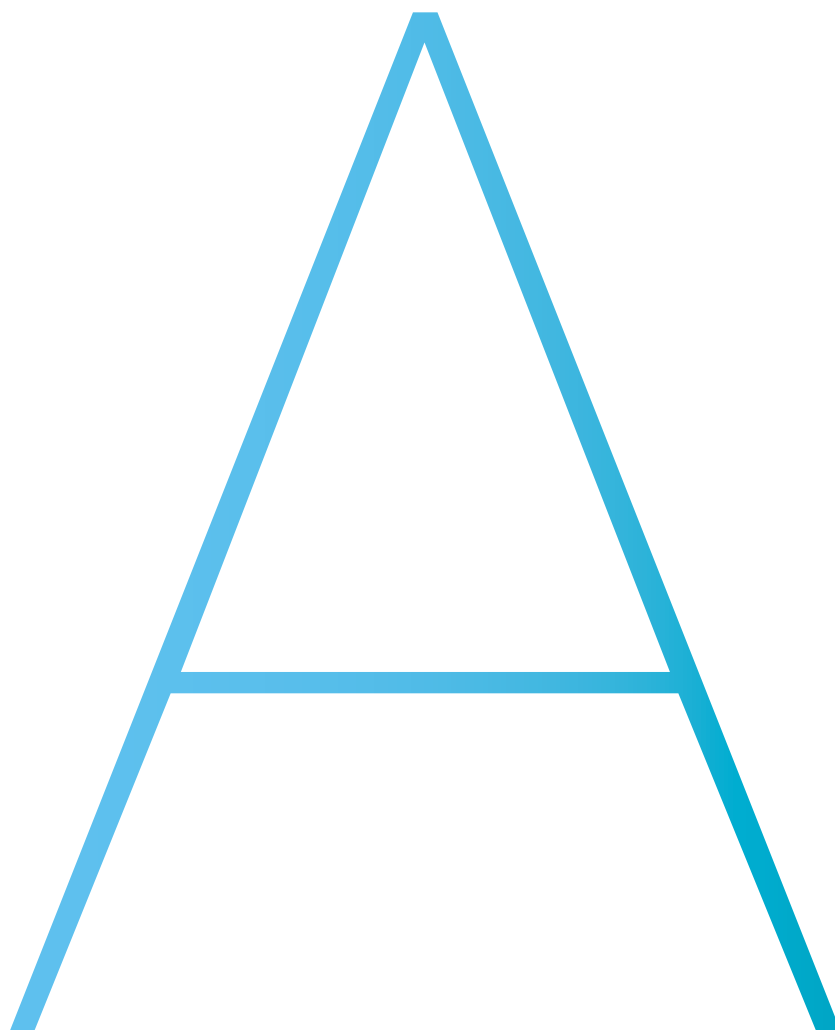
Colaboradores: Jorge Tesler, TGI Argentina S.A.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento. Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE ARGENTINA



EL PERFIL LOGÍSTICO DE ARGENTINA EN EL MARCO DEL
PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)



INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE ARGENTINA

El Perfil Logístico de Argentina en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, CAF creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida para **CAF-LOGRA** se elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)**, que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

El **PERLOG** en esta etapa 2016, realiza el análisis de la Argentina complementando el trabajo ya realizado en otros países de la región (Perfiles logísticos de Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de Argentina** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis preliminares. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Argentina

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Argentina
Página 8

Lineamientos estratégicos de Argentina
Página 14

Estructura funcional de Argentina
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

Hoja de ruta logística de Argentina
Página 18

PERFIL SOCIOECONÓMICO DE ARGENTINA

Territorio y población

Argentina es el octavo país más extenso del mundo con una superficie de 2.780.000 km², y una población 40,1 millones de personas (2014).

La población argentina esta compuesta por 48% de hombres y 52% mujeres; concentrándose el 80 % de la población en las provincias de Buenos aires, Córdoba, Santa Fe, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Mendoza, Tucumán, Entre Ríos, Salta y Misiones. Es decir que en nueve provincias que representan el 40% del territorio se agrupa el 80% de la población.

Sus fronteras se componen de 15.000 km que se dividen en 9.376 km colindantes con cinco países vecinos y 6.624 km de litoral marítimo. La extensión de Norte-Sur es de 3.694 km y de Oeste-Este es de 1.423 km.

La densidad promedio país es de 14 hab./km². La Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene una densidad de 14.307 hab./km², lo que la convierte en una de las ciudades mas densamente pobladas.

Economía

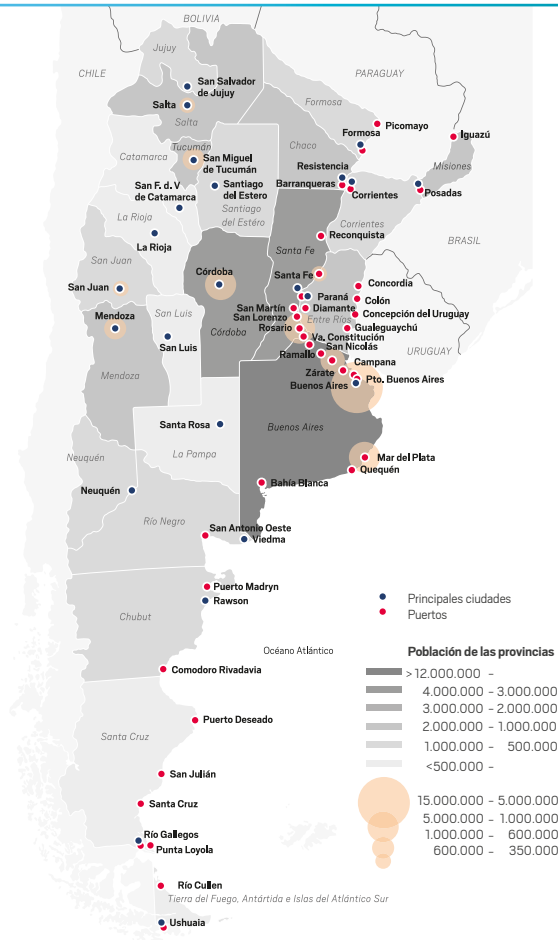
Cabe destacar que en Argentina, durante los últimos años, se ha perdido regularidad en la generación de información pública oficial. Es por esto que se han analizado ciertos indicadores a precios constantes del 2005 para que sean comparables con los demás países de la región.

Argentina, luego de la crisis mundial, llegó a tener tasas de crecimiento promedio del 7,5% anual durante el periodo 2010-11. Sin embargo, las políticas económicas posteriores redujeron ese crecimiento para finalizar retro trayéndose a un 1% en 2014.

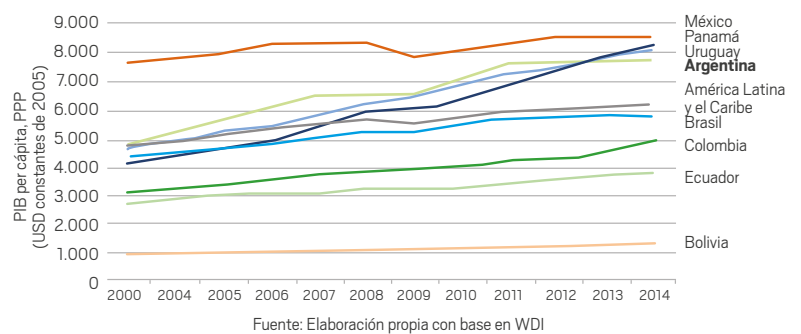
El PIB per cápita de Argentina se sitúa en una posición un poco superior al de la media de la región con un valor de USD 7.663,60 en 2014.

En relación al ambiente de negocios, Argentina no estuvo bien, producto de una política económica poco consistente, con cambios de reglas de juego, restricciones al comercio, cepo cambiario y pérdida periódica del poder de la moneda, entre otras cosas, lo cual provocó distorsiones macroeconómicas.

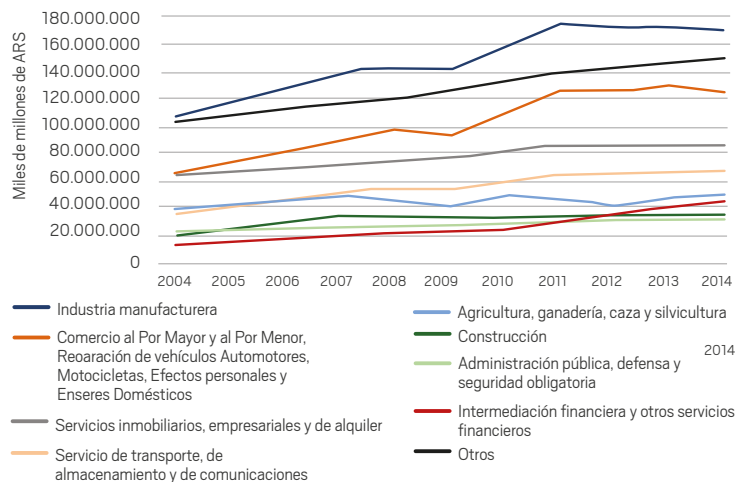
El nuevo gobierno deberá restaurar en el corto plazo los equilibrios macroeconómicos, y eliminar las distorsiones microeconómicas que afectan negativamente a numerosos sectores para contribuir a mejorar el clima de negocios.



Evolución del PIB per cápita de Argentina y países de la Región

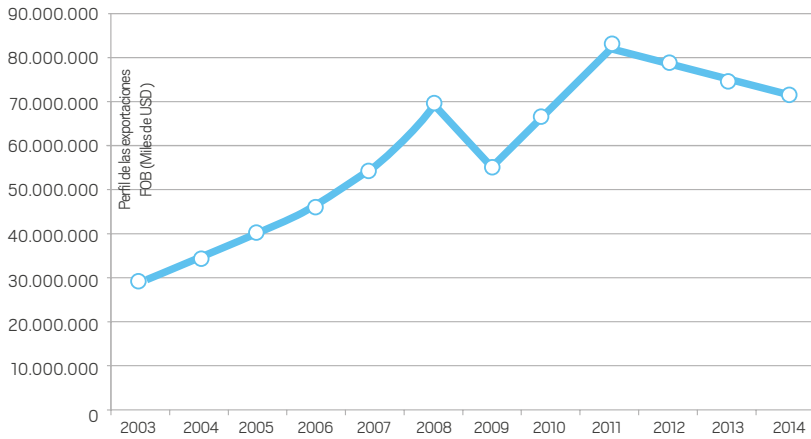


Evolución del Valor Agregado Bruto (miles de pesos a precios 2004)



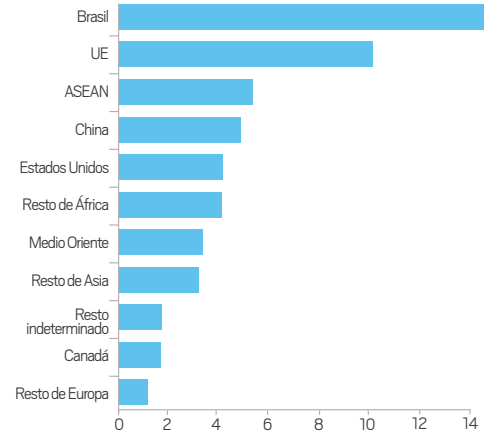
PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE ARGENTINA

Exportaciones de Argentina hasta 2014



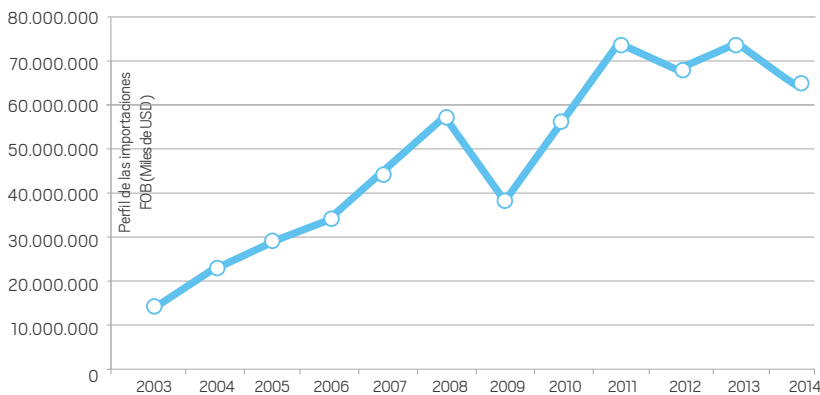
Fuente: INDEC – Instituto Nacional de Estadística y Censo

Principales países, 2014



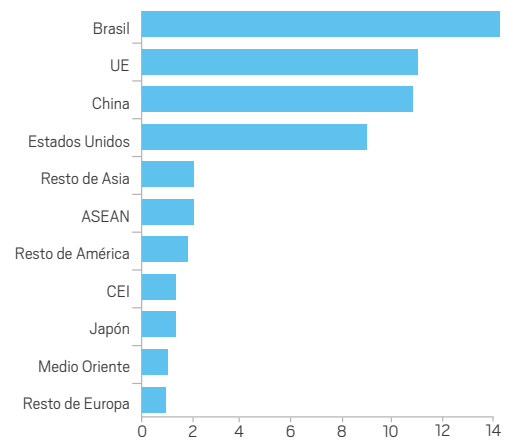
FOB (USD miles de millones)

Importaciones de Argentina hasta 2014



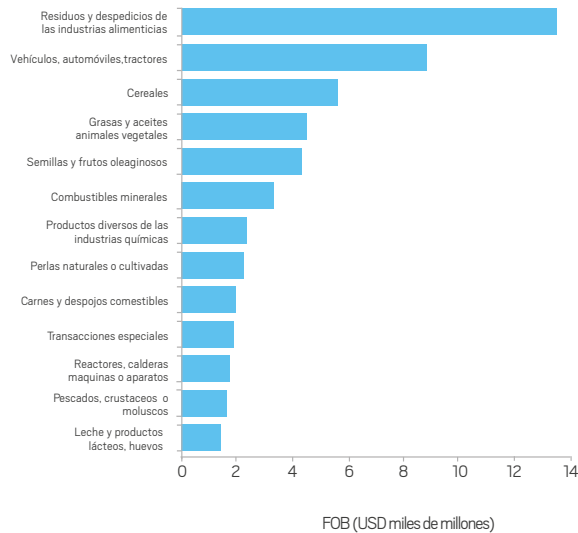
Fuente: INDEC – Instituto Nacional de Estadística y Censo

Principales países, 2014

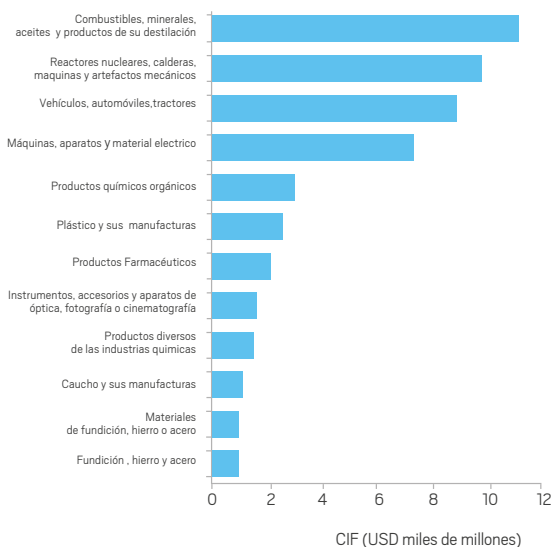


CIF (USD miles de millones)

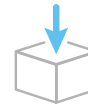
Principales productos exportados, 2014



Principales productos importados, 2014



USD 71,98 miles de millones
Exportaciones 2014



USD 65,32 miles de millones
Importaciones 2014



9,3%
Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



18,4%
Crecimiento anual importaciones 2003-2013



117
Ranking Doing Business 2015 (189 países)

Balanza comercial Argentina

El comercio exterior argentino en 2014 viene representado por un valor de exportaciones de USD 71,98 miles de millones (FOB) y un valor de importaciones (CIF) de USD 65,32 miles de millones.

Exportaciones en baja

Durante los últimos 3 años (2012-2014) las exportaciones fueron decreciendo en un ritmo del -5% anual. De acuerdo a la clasificación del INDEC el 28,8% de las exportaciones argentinas corresponden al complejo oleaginoso (soja, girasol, otros) seguida por el complejo automotriz con el 13,3% y el complejo cerealero con el 8,8%.

El principal socio comercial de Argentina, tanto por ser un centro de consumo como por su cercanía logística, es Brasil al cual se le exportó el 21% del valor FOB en USD durante el 2014.

Brasil: socio principal también en las importaciones

Respecto a las importaciones de Argentina, han fluctuado bastante durante los últimos once años. Si tomamos el promedio, han crecido a una tasa anual del 18%.

Las importaciones argentinas provenientes de Brasil representan el 22% sobre el total del valor en dólares. Las principales importaciones desde ese destino son vehículos de diferentes tipos, autopartes y repuestos. Luego se posicionan la UE y China representando 16 % cada uno.

SISTEMA LOGÍSTICO DE ARGENTINA

Argentina: un nodo logístico en potencia

El sistema logístico argentino está formado por diferentes modos sin una integración sistémica. Es prioritario estructurar un sistema intermodal sobre los corredores principales a fin de que se consolide como un jugador relevante en la región.

Infraestructura

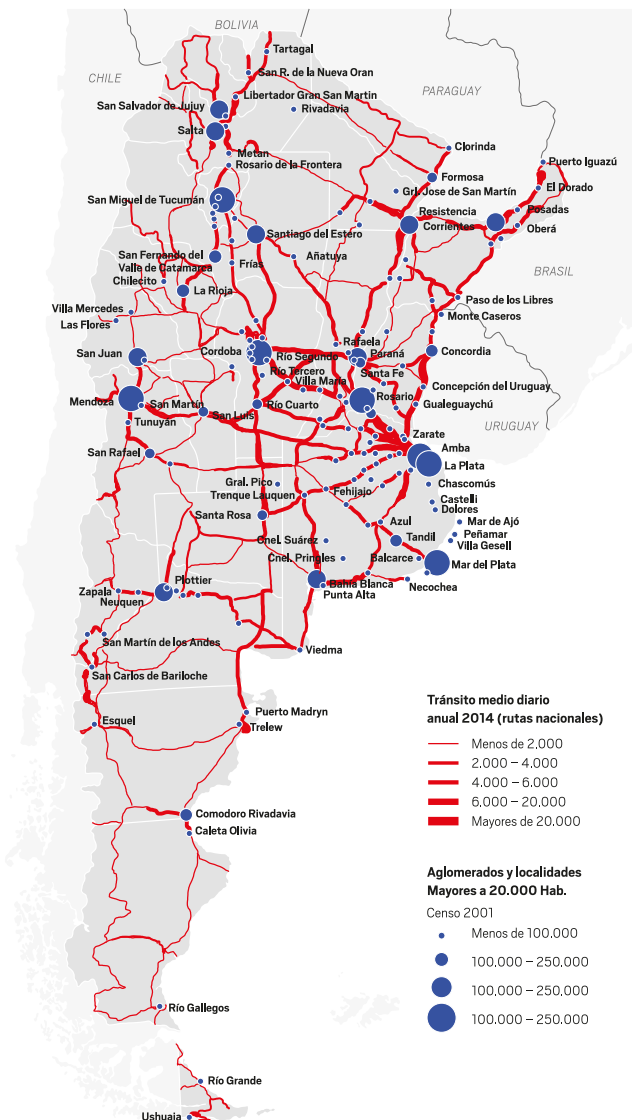
Red vial con alta cobertura geográfica

Un porcentaje importante de esta red vial presenta condiciones de intransitabilidad permanente o temporaria. Lo que acarrea un efecto perjudicial sobre las economías locales, mientras ciertos tramos presentan problemas de capacidad, fundamentalmente los accesos urbanos y a puertos.

Sistema ferroviario parcialmente operable

La red cuenta con 28.000 km de vías, de los cuales están en operación aprox 18.000 km; diversidad de trochas y tramos operados por diferentes empresas, tanto privadas como estatales.

Si bien ya se han iniciado obras en muchos de los tramos, debe lograrse la continuidad funcional de la red resolviendo conexiones faltantes y generando interconexiones circunvalares.



Sistema Portuario con capacidad para crecimiento

El país presenta un sistema portuario constituido por 118 puertos altamente concentrados y diferenciados básicamente en dos tipos: graneles agroindustriales en la zona llamada Rosafé o Polo Olequímico Rosario (POR), y contenedores y cargas generales en Buenos Aires.

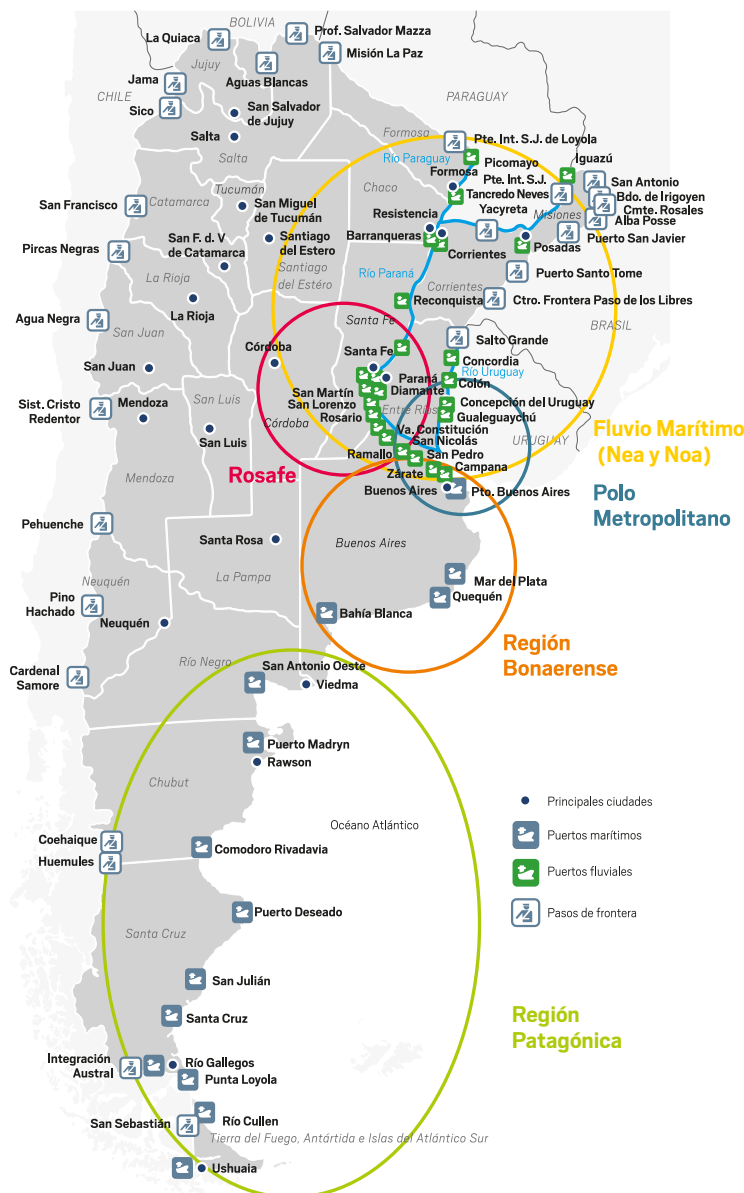
En 2014 el POR exportó 53 millones de toneladas de granos, subproductos oleaginosos (aceites y harinas) y biodiesel, que representan el 70% de la producción nacional.

Los puertos del polo metropolitano comprenden las terminales de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata (dedicados fundamentalmente a cargas containerizadas), Zárate, y Campana.

Las tres primeras, concentran más del 90% del movimiento de contenedores del país.

Se estima que Argentina posee, entre los puertos de Buenos Aires, Dock Sud, La Plata y Zárate, más de 4.000.000 TEU de capacidad instalada, en tanto que en 2015 se movilizó un poco más de 1.400.000 TEU.

Si bien la capacidad de los puertos, tanto en contenedores como para graneles, posee infraestructura para soportar el incremento de la demanda proyectada debe ponerse especial atención al problema de conectividad terrestre (accesos, centros de acopio, plataformas logísticas) y al desarrollo urbano en dichas zonas.



ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE ARGENTINA

La estructura logística de Argentina estaría constituida por los siguientes sistemas:

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país.	Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y Córdoba
Nodos intermedios de distribución: ámbitos intermedios entre nodos primarios y secundarios.	Río Grande, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Resistencia, Corrientes, Posadas, San Antonio de los Cobres, Güemes
Nodos emergentes: con peso poblacional como centro de distribución y consolidación de mercancías a nivel nacional.	Zapala, Río IV, Villa María, San Miguel de Tucumán
Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.	Bahía Blanca, Rosario, Colon, Puerto Iguazú, Clorinda, Pichanal

Ámbitos logísticos

Ámbito Central: incluye los nodos en AMBA-Rosario-Córdoba-Mendoza, con la mayor concentración de consumo y de actividad industrial del país, cuenta con la mejor infraestructura vial y ferroviaria del país.

Ámbito del Noroeste (NOA): Tucumán, Salta, San Juan y Jujuy, con densidad de población intermedia/baja y un potencial de desarrollo agroindustrial significativo, destaca la minería y otros graneles. Retraso en su crecimiento por su lejanía de las zonas de consumo y exportación. Vinculado cultural y económicamente con Bolivia. Varios pasos de frontera con Chile.

Ámbito Noreste (NEA): posee densidad poblacional intermedia, con potencial de desarrollo productivo agroindustrial, alejado de los centros de producción y consumo. Importante por los pasos de frontera con Brasil, Uruguay y Paraguay.

Ámbito Patagonia: de muy baja densidad de población, salvo Neuquén y Bahía Blanca, con producción basada en minería sobre la Cordillera de los Andes, y electrónica en Tierra del Fuego, y un extenso litoral marítimo. Las provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego se encuentran muy alejadas de los centros de aprovisionamiento y consumo.

Corredores logísticos

Corredores Centrales: AMBA, Rosario, Córdoba y Mendoza definen un conjunto de corredores dentro de su ámbito logístico, por los cuales circula la mayor cantidad de producción y personas del país. Además, a excepción de Córdoba, sus nodos son puertas de entrada y salida del país: AMBA y Rosario hacia el Océano Atlántico, y Mendoza hacia el Océano Pacífico a través de Chile. Córdoba a su vez forma parte de un corredor hacia el NOA, uniéndose con San Miguel de Tucumán, en tanto que Rosario forma parte de varios corredores que atraviesan la Mesopotamia para llegar a Uruguay y Brasil.

Corredor NOA: Salta es puerta hacia el mercado del sur de Bolivia, suroeste de Paraguay y Brasil y norte de Chile, y Tucumán se vincula hacia el sur con el nodo Córdoba y desde allí a Mendoza.

Corredor de la Hidrovía Paraguay-Paraná-Río de la Plata: corredor hidroviario fundamental para la exportación de los productos agrícolas, exportación de productos industriales e importación de materias primas, insumos y productos terminados, vincula los nodos de Corrientes, Rosafé, Buenos Aires y su salida y entrada hacia el Océano Atlántico, así como vincula en el norte con el sur de Brasil, Paraguay y Bolivia.

Corredores Patagónicos: desde Buenos Aires se desprende un corredor hacia el sur, que se incluye al polo Azul-Olavarría (un nodo de concentración de áridos y cemento para la construcción), luego incluye Tres Arroyos (nodo concentrador de producción agrícola que se deriva hacia Bahía Blanca y Quequén), llega hasta Bahía Blanca y de allí a Neuquén, desde donde a su vez se abre un corredor hacia Zapala - Paso de Pino Hachado y de allí a Chile. El nodo Bahía Blanca, por su parte inicia el extenso corredor vial hasta Tierra del Fuego, con un nodo intermedio en Comodoro Rivadavia.

Nodos, ámbitos y corredores logísticos funcionales

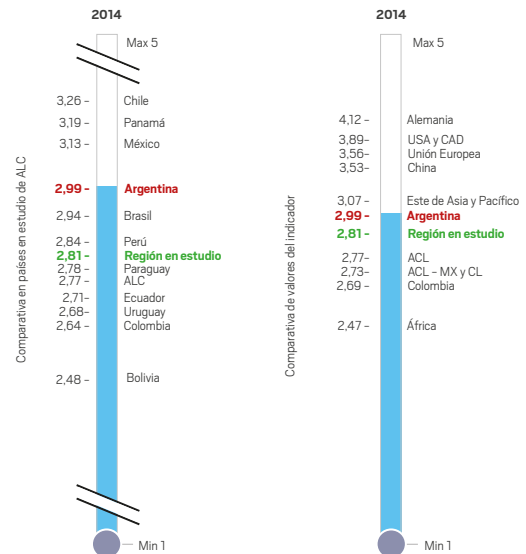


DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE ARGENTINA

El desempeño logístico de Argentina (2,99) en 2014 se encuentra un poco por encima al promedio de la Región en estudio y ligeramente por debajo del Este de Asia y Pacífico (3,07)

Posición comparativa de Argentina respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

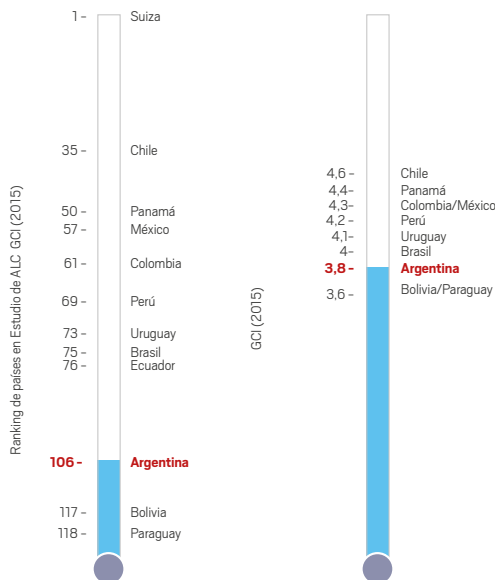
Índice de Desempeño Logístico (LPI) – 2,99 : El desempeño logístico de Argentina mantuvo un comportamiento parejo con tendencia negativa en los últimos años. Sin embargo, otros países de la región presentaron logros significativos en su posicionamiento global.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Argentina respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

Índice de Competitividad Global (GCI) – 3,80 (2015): Argentina ha obtenido en el último período 3,8 puntos en el Índice de Competitividad publicado por el Foro Económico Mundial. Si bien ha mantenido relativamente su puntuación comparado con 2013 (3,9), ha empeorado su posicionamiento pasando en el ranking del puesto nro. 94 a 106. Es decir que presenta un nivel de competitividad mundial bastante deficiente si lo comparamos con el resto de los 148 países del ranking.



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

Posición comparativa de Argentina respecto al indicador Índice de Conectividad Marítima (LSCI)

Índice de Conectividad Marítima (LSCI) – 33,5 (2013): Argentina obtiene en 2013 una puntuación de 33,5 y se coloca en la 39ª posición. Es superada por Panamá, México y Colombia en la región. Sin embargo debe tenerse en cuenta que este índice está referenciado fundamentalmente a operaciones contenerizadas. Debido a que Argentina importa básicamente contenedores, pero exporta mayoritariamente graneles, y teniendo en cuenta que los puertos argentinos no son de transferencia o trasbordo, este índice resulta de menor trascendencia para hacer análisis comparativos.



*No existen datos para Paraguay y Bolivia

Fuente: Elaboración propia con base en WDI y UNCTAD data center

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE ARGENTINA

Ambición estratégica de Argentina¹

Reducir costos y armonizar la logística para convertirse en un actor regional de importancia



Visión estratégica

Argentina necesita reducir sustancialmente sus altos costos logísticos, poner en valor las infraestructuras de transporte terrestre, conseguir mayor participación del transporte ferroviario de cargas y crear nuevas infraestructuras logísticas especializadas en nodos clave.

Basándose en la potencialidad de sus exportaciones y con un sistema nacional de logística más armónico y competitivo, aspirar a convertirse en actor regional importante con una estrategia activa de participación en la oferta de servicios logísticos.

Avances y oportunidades de Argentina en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – logística nacional	Respecto al Nivel 2 – atraer flujos regionales	Respecto al Nivel 3 – plataforma de relevancia regional
<ul style="list-style-type: none"> Problemas de competitividad vinculado a los altos costos logísticos. Matriz modal, dominada por el transporte automotor. El ferrocarril requiere actualización de infraestructura y nuevas normativas para fomentar eficiencia operativa. Se requieren mejoras en las condiciones de navegabilidad de la Hidrovía (HPP). Necesidad de promoción de plataformas logísticas multimodales en nodos logísticos clave. 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina tiene un alto nivel exportable de agroalimentos reconocido en el mundo que requiere eficiencia logística. El sistema portuario ofrece varias alternativas para un mayor desarrollo de transporte marítimo y fluvial. La industria automotriz es parte de una estrategia con logísticas exigentes. Hay sólidas empresas prestatarias de servicios logísticos, con potencial de regionalizarse. No hay desarrolladores especializados en infraestructuras logísticas, una oportunidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Argentina aún está en etapa de consolidarse como un jugador regional en temas logísticos, por lo que su rol en el mercado global está en etapas muy iniciales. Sin embargo es una aspiración del país dirigir sus esfuerzos hacia la consolidación e integración de Argentina como jugador relevante, conformando alianzas logísticas regionales.

Posicionamiento estratégico de Argentina

<ul style="list-style-type: none"> Argentina tiene una creciente necesidad de poner en marcha un programa integral de mejoras en varias cuestiones relacionadas al transporte y logística tanto a nivel doméstico como para su comercio exterior. 	<p>Principales retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Contar con estrategias orientadas a la competitividad nacional basadas en inversiones en infraestructuras. Captar actividades de transbordo y otros servicios, consolidación o desconsolidación de cargas, tanto en etapas iniciales como en etapas más cercanas a los clientes finales. Ofrecer todos los factores claves de competitividad: seguridad jurídica, marcos regulatorios adecuados, entornos atractivos para profesionales, mano de obra calificada, centros multimodales.
--	--

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento IDEAL 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE ARGENTINA

El PERLOG ha definido, para el despliegue estratégico tanto a nivel Región como para cada país, un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos:

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Argentina:

1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada. Argentina debe disponer de un Plan Nacional de Logística integrador.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en los países de la región. En el caso de Argentina es necesario contar con un Consejo Público-Privado de Logística Nacional, la Agencia de Logística Metropolitana, y el Observatorio de Logística Nacional.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística y los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico. Disponer de programas de formación homologables regionalmente en todos los niveles, en el sector público y en el privado.

2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema portuario articulado con un hub global, y varios hubs regionales, con especial capacidad para la relación con Asia. Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo. Disponer del Plan Estratégico de Puertos Nacionales y llevar a nivel avanzado el plan de desarrollo del Puerto de Bs. As.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, Puertos Secos), corredores intermodales y procesos eficientes. Avanzar implantación de nuevas plataformas logísticas y mejorar accesos terrestres.
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales. Avanzar en la puesta en valor y consolidación de corredores primarios, circunvalares e impulsar el intermodalismo con plataformas intermodales.
2.4 Transporte terrestre y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. Impulsar la rehabilitación de tramos viales clave para operaciones de comercio exterior.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. Avanzar en el mejoramiento de la navegabilidad en la Hidrovía Paraguay-Paraná.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de hubs regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. Planes y algunas acciones para potenciar los servicios aéreos.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En azul: Orientaciones estratégicas para Argentina

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la Región y Argentina

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de <i>Truck Centers</i>), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. Disponer acciones de modernización y transformación del sector en un marco de colaboración público-privada.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. Avances en la puesta en marcha de políticas, programas y proyectos de logística urbana.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). Planes avanzados e iniciativas innovadoras en logística agroalimentaria, plataformas logístico-alimentarias operativas.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquéllos con presencia de comunidades alejadas. Especial atención a la mejora de accesibilidad a las provincias de la región NOA, NEA, Patagonia/Tierra del Fuego y provincias fronterizas con Bolivia, Paraguay y Brasil.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente. Es importante coordinar el planeamiento urbanístico de los principales nodos (AMBA, Córdoba, Rosario, Mendoza) con una planificación territorial logística sustentable.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. Esta estrategia debe contemplarse en el marco de la logística integral de los principales nodos (AMBA, Rosario, Córdoba, Mendoza).

4. Logística de comercio internacional

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos a un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Disponer de un plan de desarrollo con actuaciones en algún clúster piloto.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. Plan de logística fronteriza avanzado con actuación en algunos pasos; potenciar sus plataformas logísticas de apoyo fronterizo.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales y apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. En Argentina es necesaria la implementación de estrategias de promoción de nuevos mercados, y diversificación de la oferta exportable.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

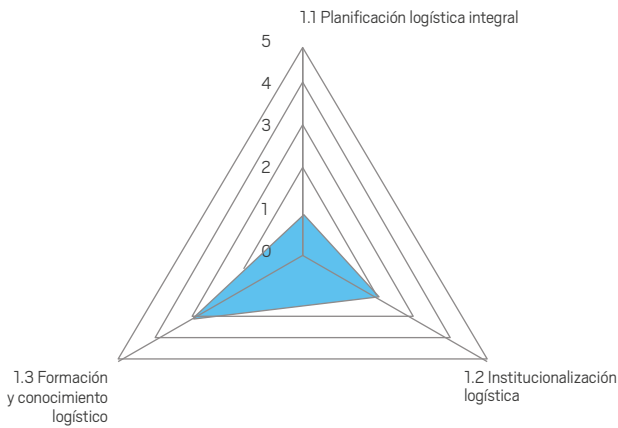
En azul: Orientaciones estratégicas para Argentina

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El Perfil Logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **nivel de cumplimiento de los lineamientos estratégicos de la logística regional a largo plazo (INDILOG)** definidos en el PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

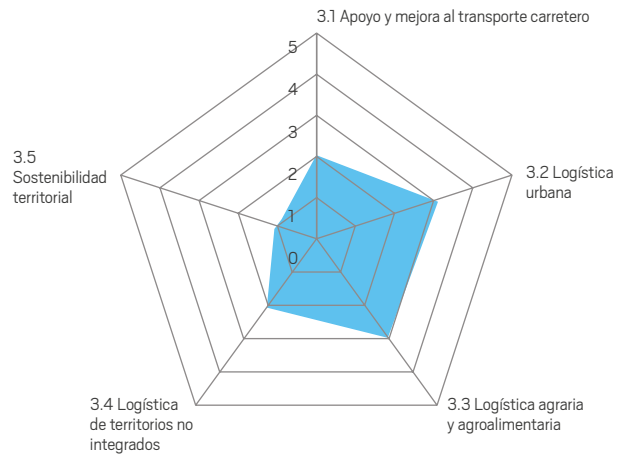
Línea Base del INDILOG en Argentina

1. Planificación/institucionalización logística: 2,00



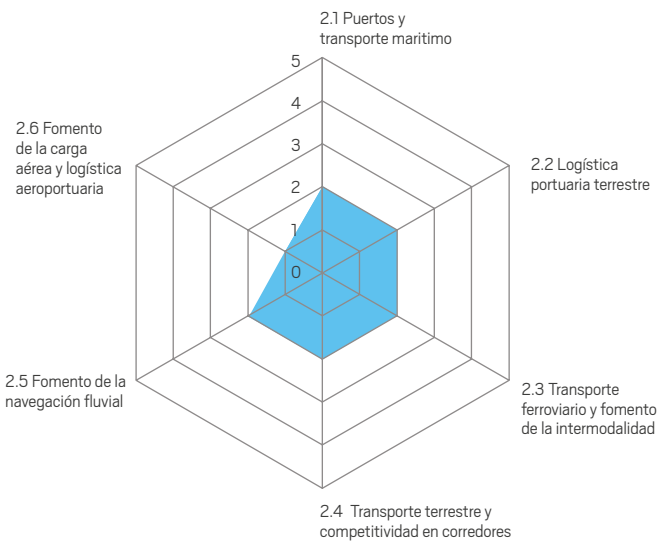
Con respecto a este indicador, Argentina, presenta carencia en planificación logística pero se encuentra relativamente mejor en la formación logística a nivel regional.

3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 2,20



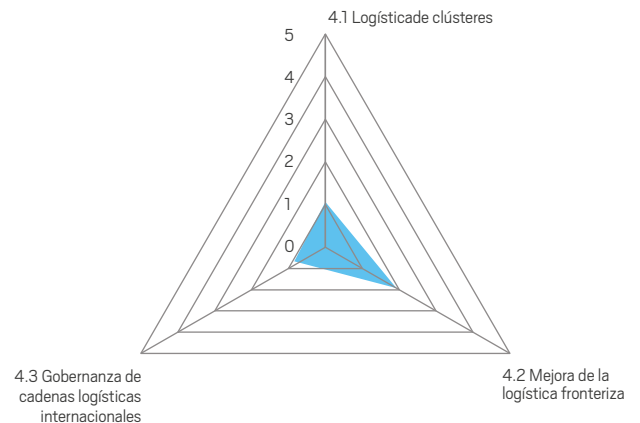
Argentina tiene una línea base superior a la región debido a los cambios implementados en logística urbana de la Ciudad de Buenos Aires y al considerable avance en planes y actuaciones sectoriales en la logística agroalimentaria.

2. Desarrollo del sistema logístico: 1,83



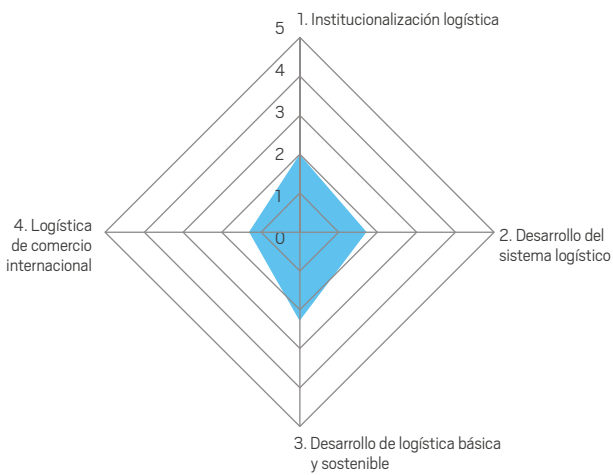
Argentina tiene un valor por debajo de la media de la región, debido a la falta de articulación en el transporte de carga desde sus orígenes hasta sus destinos y un atraso en el desarrollo y fomento de los corredores logísticos.

4. Logística de comercio internacional: 1,33



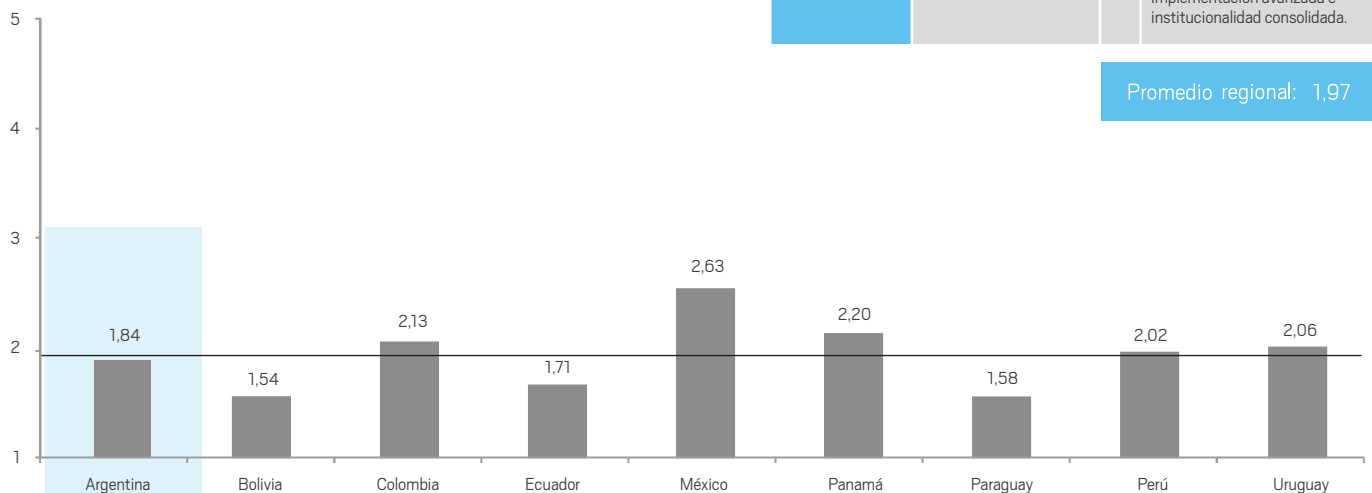
Argentina tiene una línea base inferior a la media, por la falta de articulación en sus políticas y planes en la logística de comercio internacional.

Indicador cumplimiento lineamientos: 1,84



En este grupo de países analizado, Argentina presenta un nivel de la línea base cercano al nivel “de iniciación”.

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

Promedio regional: 1,97

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE ARGENTINA

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Argentina

Como resumen final, el cuadro siguiente recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Argentina, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Muy escasa planificación integral a nivel país. Existencia de iniciativas sectoriales y con visión modal (ej. plan de Tierra del Fuego, Salta, San Luis). 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a Programas de Logística Regional y al Plan Nacional de Logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de logística regional, con foco en pymes de sectores relevantes Apoyo al Plan Nacional de Logística, conteniendo los programas logísticos regionales.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Falta de ámbitos adecuados para la participación conjunta. público-privada. 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción y asistencia a la institucionalidad logística nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción y asistencia a la creación de un Consejo Público Privado de Logística Nacional.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Razonable oferta de formación para niveles medios y altos que requiere expansión regional. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a Programas de Formación Regionales. Potenciar el desarrollo de ámbitos de capacitación para niveles de operarios y supervisores. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a Programas de Formación Regional especializados en empresas pymes sectoriales.
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Sin un plan nacional que permita prever ampliaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Plan Estratégico de Puertos Nacionales y Vías Navegables 2030. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Plan Estratégico de Puertos Nacionales 2030; con Hoja de Ruta Prioritaria.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Sin infraestructuras adecuadas en accesos y zonas portuarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ZAL en nodos clave y Platf. Agroalimentaria Mercado Central. 	<ul style="list-style-type: none"> ZALes Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca. Plataforma Logística Alimentaria Mercado Central
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de formulación de una estrategia ferroviaria nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico de Reconversión Ferroviaria, fomentando la participación público-privada. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo al Plan de Desarrollo Ferroviario (Plan Belgrano). Centro de acopio en nodos clave. Apoyo al desarrollo de pasos ferroviario a Chile.
2.4 Competitividad de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Sin una estrategia nacional articulada, con iniciativas parciales. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de mantenimiento vial y aumento de capacidad existente. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de aumento de capacidad vial y desarrollo de pasos hacia Chile. Plataformas Logísticas en Córdoba, Tucumán y Salta.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Con necesidad de mejora de accesos navegables (aumento de canales, profundización y ensanche). 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Desarrollo del Transporte Fluvial. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Desarrollo de Transporte Fluvial, con perspectiva regional.
2.6 Fomento de la carga aérea	<ul style="list-style-type: none"> Falta de infraestructura aeroportuaria para logística de cargas, excepto en Aeroparque y Ezeiza. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejoras en algunas cadenas logísticas. Incorporación de infraestructura de carga en forma selectiva en ciertos nodos donde la industria lo justifique. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a estudios de factibilidad para mejorar y modernizar servicios a la carga aérea. implantación de Centros de Carga Aéreos.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Con aplicaciones de políticas no articuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de financiamiento para la renovación de la flota actual y la incorporación de bitrenes. Asegurar el control operacional y el cumplimiento de la regulación vigente. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de financiamiento para renovación de flota y uso de nuevas tecnologías.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Identificada la necesidad de ordenamiento en centros urbanos clave. 	<ul style="list-style-type: none"> Planes de Logística Urbana en nodos clave. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Logística Urbana Bs. As./ Córdoba/ Mendoza/ Santa Fe/ Rosario.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas de planificación sectorial. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de plataformas Multimodales. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas Multimodales Vial-FFCC en zonas de origen.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Alguna iniciativa formal, no evolucionada (Plan Logístico de Tierra del Fuego). 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de integración. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a la estrategia de integración continental y de servicios antárticos.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas públicas ni privadas significativas. Dificultades para disminuir emisiones de GEI y partículas debido a las políticas energéticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a iniciativas del Observatorio de Logística Sustentable. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a iniciativas del Observatorio de Logística Sustentable. Desarrollo de políticas energéticas limpias.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin planificación pública, iniciativas recientes de ámbito privado. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Logístico Sectorial. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Acción en Logística Inversa en el marco de la Planificación Logística Urbana.

4. Logística de comercio internacional

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Sin ninguna iniciativa. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Desarrollo de clústeres estratégicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de desarrollo de clústeres estratégicos.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Algunas iniciativas privadas y públicas en proceso de desarrollo. Falta de infraestructuras de apoyo a los pasos fronterizos. Carencia de personal para atención. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de puesta en valor de pasos fronterizos. Plan integral de acciones para conseguir institucionalización con la Aduana. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a programas de puesta en valor de pasos fronterizo. Plan integral de acciones para institucionalizar la aduana dentro de la actividad logística.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno con mayor proactividad en el desarrollo de las cadenas prioritarias del país en el eslabón internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de estrategias de promoción de nuevos mercados. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa regional de Gobernanza de las cadenas logísticas internacionales.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

