UNA HOJA DE RUTA HACIA UN FUTURO FEDERAL

CAPÍTULO LOGÍSTICA

Documento disparador

CFI CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA

DOCUMENTO DISPARADOR

1. INTRODUCCIÓN

La logística constituye una variable estratégica para el desarrollo de la Argentina. Su incidencia sobre la integración territorial, la competitividad de las cadenas de valor y el acceso a los mercados nacionales e internacionales la convierte en un factor clave para transformar el potencial productivo en desarrollo económico y social.

La logística comprende un sistema integrado en el que infraestructura, equipamientos, servicios logísticos, normativa, información y gobernanza interactúan de manera permanente. Las decisiones sobre cada uno de estos componentes producen efectos sobre el conjunto del sistema y condicionan su desempeño.

En un país caracterizado por grandes distancias, una gran diversidad productiva, una distribución desigual de la infraestructura y con marcadas diferencias territoriales, el desempeño eficiente de la logística exige una política transversal para el desarrollo. La consolidación de nuevas actividades vinculadas a la minería, la industria hidrocarburífera y el crecimiento de nuevas economías regionales incorpora demandas que requieren una planificación de largo plazo con perspectiva federal.

Una agenda política con perspectiva federal es fundamental porque las principales decisiones sobre la logística involucran simultáneamente a gobiernos provinciales, organismos nacionales, municipios, empresas de la producción, empresas del transporte y la logística, y toda la comunidad impactada directa o indirectamente por su desempeño. La coordinación entre estos actores permite transformar intervenciones sectoriales en agendas compartidas, ordenar inversiones y construir soluciones para el crecimiento económico y el desarrollo territorial.

En este contexto, la Estrategia Federal Logística, impulsada por las provincias argentinas junto con el Consejo Federal de Inversiones, permite construir una visión coordinada para la mejora del sistema logístico mediante la vinculación de las demandas logísticas de las cadenas de valor y la oferta de los componentes logísticos.

La Estrategia constituye una herramienta de planificación y gestión en permanente actualización. Su enfoque permite integrar la generación de conocimiento, la construcción de consensos y la implementación de iniciativas que acompañen las transformaciones productivas, tecnológicas, ambientales y comerciales que atraviesan el país y el mundo.

Sobre esa base, el presente documento caracteriza el sistema logístico argentino, identifica los principales desafíos que condicionan su desarrollo y presenta los elementos que orientan una agenda federal para fortalecer el desempeño del sistema y acompañar el desarrollo del país.

2. CARACTERIZACIÓN

La Argentina dispone de un sistema logístico complejo conformado por la interacción entre infraestructura, equipamientos y servicios logísticos, marcos regulatorios, sistemas de información y una amplia variedad de actores públicos y privados que hacen posible la circulación de bienes a lo largo del territorio.

La configuración del sistema logístico argentino responde a la combinación de factores geográficos, productivos, demográficos e institucionales. Las grandes distancias internas y con respecto a los principales mercados internacionales, la diversidad de especializaciones regionales, la concentración histórica de infraestructura y población en la región central, y el surgimiento de nuevos polos de desarrollo vinculados a la minería, la industria hidrocarburífera y nuevas economías regionales generan demandas logísticas heterogéneas que requieren respuestas diferenciadas.

La evolución histórica de la matriz productiva nacional consolidó corredores predominantemente radiales, con elevada participación del transporte automotor y una fuerte concentración de flujos hacia los principales nodos portuarios y áreas metropolitanas. Esta configuración acompañó durante décadas una estructura productiva orientada a las exportaciones agroindustriales y al abastecimiento de grandes centros urbanos.

Esta matriz radial convive con una menor densidad de conexiones transversales entre regiones, lo que condiciona la vinculación directa entre complejos productivos, nodos logísticos y corredores internacionales. En consecuencia, muchas cadenas dependen de recorridos más extensos o de nodos concentrados en la región central, aun cuando sus demandas productivas se localicen en otras zonas del país.

En los últimos años, nuevas dinámicas productivas comenzaron a tensionar esa configuración. La expansión de la minería y de la industria hidrocarburífera, y el crecimiento de economías regionales con requerimientos logísticos específicos, amplían la demanda sobre corredores viales y ferroviarios radiales y transversales, centros de almacenamiento y de transferencia multimodal, disponibilidad de servicios logísticos especializados, y mayores y mejores puntos de integración con los países vecinos.

El transporte automotor continúa siendo el principal articulador del sistema logístico argentino. Su capilaridad territorial le permite conectar establecimientos productivos, caminos rurales, parques industriales, plataformas logísticas, terminales ferroviarias, puertos y aeropuertos. Por esa razón, su desempeño incide sobre prácticamente todas las cadenas de valor y resulta especialmente relevante para la primera y última milla de cada una de ellas.

El modo ferroviario presenta ventajas para el transporte de grandes volúmenes a largas distancias, particularmente cuando existe escala suficiente y articulación con centros de acopio, plataformas logísticas y puertos. Su contribución al sistema depende tanto del estado de la infraestructura y del material rodante como de la disponibilidad de servicios regulares, centros de transferencia y esquemas de gestión orientados a captar cargas derivables desde el transporte automotor cuando resulte técnica y económicamente conveniente.

El sistema fluvio-marítimo constituye un componente estratégico para la inserción internacional del país y la integración competitiva de las regiones más alejadas de los principales centros de procesamiento, consumo o exportación. Las vías navegables, los puertos fluviales y marítimos, y la accesibilidad a los servicios de transporte por agua condicionan la competitividad de numerosas cadenas para el comercio interno e internacional. Su desempeño depende de la infraestructura navegable y portuaria, pero también de la integración con corredores viales y ferroviarios, marcos regulatorios y capacidades operativas modernas y ágiles para los dadores de carga.

En algunas provincias, la infraestructura portuaria existente no se traduce necesariamente en una oferta suficiente de servicios marítimos o fluviales. La disponibilidad de frecuencias, operadores, servicios de cabotaje, contenedores o conexiones directas condiciona la posibilidad de captar cargas desde algunos puertos y puede obligar a recorrer mayores distancias por vía terrestre hacia nodos más consolidados. Esta situación refleja que el desempeño del sistema fluvio-marítimo depende tanto de la infraestructura como de la oferta efectiva de servicios y de su integración con las cadenas productivas.

El transporte aéreo representa una proporción reducida del volumen total de cargas, pero cumple un rol relevante para bienes urgentes, productos perecederos, cargas de alto valor, comercio electrónico y exportaciones regionales que requieren tiempos reducidos y condiciones específicas de trazabilidad y seguridad. Su potencial depende de la disponibilidad de servicios, espacios de carga, conectividad digital, procedimientos adecuados y articulación comercial entre aeropuertos, operadores y dadores de carga.

Las plataformas logísticas cumplen un papel creciente como espacios especializados para la consolidación, almacenamiento, desconsolidación y distribución de cargas. Su desarrollo favorece la integración modal, genera economías de escala y facilita la localización de operadores especializados. A diferencia de los parques industriales, se orientan prioritariamente a mejorar la organización de las cadenas de abastecimiento y distribución, aunque pueden complementar a los agrupamientos productivos y fortalecer la competitividad territorial.

En línea con esto último, cabe destacar que uno de los rasgos relevantes del sistema argentino es la desigual accesibilidad a servicios logísticos modernos y competitivos. Esta brecha se acentúa en producciones alejadas de los principales centros urbanos, nodos portuarios o corredores consolidados, y afecta especialmente a PyMEs y economías regionales que requieren escala o disponibilidad de equipamientos específicos para acceder a nuevos mercados.

La caracterización del sistema logístico argentino requiere observar las cadenas logísticas desde la demanda de los dadores de carga. No todas las actividades productivas tienen los mismos requerimientos: algunas movilizan grandes volúmenes y requieren infraestructura y equipamientos de alta capacidad; otras demandan servicios frecuentes, refrigeración, trazabilidad, seguridad, rapidez o disponibilidad de contenedores, entre otros requisitos de mayor especificidad. Esta lectura permite describir con mayor precisión cómo se manifiestan las necesidades logísticas de cada actividad y dónde se expresan las principales restricciones del sistema.

El proceso desarrollado por la Estrategia Federal Logística evidenció que el desempeño logístico de las cadenas presenta brechas significativas entre regiones, sectores productivos y tipos de empresas, y permitió identificar los principales desafíos que orientan la agenda federal de logística.

3. PRINCIPALES DESAFÍOS

Los diagnósticos desarrollados en el marco de la Estrategia Federal Logística muestran que el sistema logístico argentino enfrenta un doble desafío. Por un lado, persisten restricciones estructurales que condicionan su desempeño, la integración territorial y la competitividad de las cadenas de valor. Por otro, las transformaciones productivas, tecnológicas, ambientales y geopolíticas incorporan nuevas demandas que requieren adaptar la infraestructura, los equipamientos, los servicios, la regulación y las capacidades institucionales.

Resolver las brechas históricas continúa siendo una condición necesaria, pero ya no resulta suficiente. La consolidación de nuevos sectores productivos, la creciente integración operativa entre actores, las exigencias

ambientales del comercio internacional y la necesidad de diseñar acciones económicamente sostenibles a largo plazo obligan a desarrollar capacidades nuevas y a fortalecer la coordinación entre todo el ecosistema productivo-logístico.

Sobre esta base, se identifican cinco desafíos estratégicos que ordenan la agenda federal: infraestructura, equipamientos y servicios logísticos; gobernanza y planificación federal; regulación y facilitación logística; información, innovación y fortalecimiento de capacidades; y sostenibilidad económica, ambiental y social.

Infraestructura, equipamientos y servicios logísticos

La infraestructura constituye la base física del sistema logístico, pero por sí sola no garantiza un desempeño adecuado. Su aprovechamiento depende de la articulación con equipamientos especializados, servicios eficientes, información para la toma de decisiones y una planificación que priorice inversiones según las demandas de las cadenas productivas.

El desafío no consiste únicamente en ampliar la infraestructura disponible, sino también en preservar los activos existentes, mejorar su operación, asegurar mantenimiento oportuno e integrar los distintos modos de transporte. La falta de mantenimiento preventivo, la saturación de corredores críticos y los accesos deficientes a centros productivos, puertos o nodos de almacenamiento generan sobrecostos, demoras y menor previsibilidad.

Persisten brechas en la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, en la integración multimodal y en la disponibilidad de plataformas logísticas, centros de transferencia y otros equipamientos especializados. Los caminos rurales continúan representando un condicionante para la primera milla de numerosas producciones, mientras que los accesos urbanos y portuarios concentran conflictos entre flujos de carga, seguridad vial y dinámicas locales.

A ello se suma la limitada conectividad transversal entre regiones, que reduce la posibilidad de articular cadenas productivas complementarias y de vincular de manera más directa determinadas regiones con corredores internacionales o nodos de exportación.

Al mismo tiempo, la expansión de actividades con nuevas exigencias logísticas obliga a anticipar la capacidad futura del sistema. Sectores como la minería, la industria hidrocarburífera, la forestoindustria, la pesca y otras producciones regionales no sólo incrementan los volúmenes transportados, sino que también modifican los requerimientos operativos: mayores distancias, cargas especiales, necesidades de acopio, trazabilidad, servicios multimodales y coordinación entre múltiples actores. El desafío consiste en evitar que la infraestructura y los servicios se desarrollen de manera

reactiva, cuando los cuellos de botella ya afectan la competitividad de las cadenas.

Gobernanza y planificación logística federal

La logística involucra competencias distribuidas entre múltiples organismos nacionales, provinciales y municipales, además de una amplia diversidad de actores privados y usuarios del sistema. Esta transversalidad hace que muchas decisiones críticas no puedan resolverse desde una única jurisdicción ni desde un solo sector de la política pública.

Persisten dificultades para coordinar prioridades, ordenar inversiones, compartir información y sostener agendas de largo plazo. Los corredores logísticos, los pasos internacionales, las vías navegables, los accesos portuarios, las redes ferroviarias y las plataformas logísticas requieren decisiones articuladas entre distintos niveles de gobierno y entre el sector público y privado.

El desafío radica en superar la fragmentación institucional y fortalecer la coordinación entre los distintos niveles de gobierno y actores del sistema, de modo que la dimensión logística sea incorporada de manera temprana y sostenida en la planificación del desarrollo productivo. La ausencia de mecanismos permanentes de articulación dificulta la priorización de proyectos, el seguimiento de avances y la actualización de la agenda federal frente a cambios productivos, tecnológicos y comerciales.

Regulación y facilitación logística

Los marcos regulatorios y los procedimientos administrativos inciden directamente sobre los costos, los tiempos y la previsibilidad de las operaciones logísticas. En un sistema donde intervienen múltiples organismos y niveles de gobierno, la falta de coordinación normativa y operacional puede convertirse en una barrera tan relevante como la falta de infraestructura.

Existen superposiciones normativas, procedimientos complejos, duplicación de trámites en pasos de frontera, falta de coordinación operativa entre organismos y limitaciones normativas para el desarrollo de servicios multimodales. Estas restricciones afectan especialmente a las pequeñas y medianas empresas, que suelen tener menor capacidad para absorber costos administrativos, demoras o exigencias heterogéneas entre jurisdicciones.

El desafío consiste en superar la fragmentación normativa y operativa que todavía caracteriza a distintos tramos del sistema logístico. Las diferencias de criterios entre organismos y jurisdicciones, la limitada interoperabilidad de los sistemas, la digitalización incompleta de procedimientos y la falta de armonización operativa con países vecinos dificultan la circulación de bienes y condicionan la competitividad del comercio.

Información, innovación y fortalecimiento de capacidades

La disponibilidad de información periódica, confiable y comparable constituye un insumo estratégico para planificar, priorizar, monitorear y evaluar inversiones logísticas. Sin información suficiente sobre infraestructura, flujos, costos, servicios y desempeño operativo, la definición de prioridades pierde precisión y se debilita la capacidad de medir resultados y anticipar nuevas demandas del sistema.

A su vez, la incorporación desigual de tecnología en la operación logística limita la eficiencia, la trazabilidad y la coordinación del sistema. La falta de conectividad digital suficiente en corredores, pasos de frontera, puertos y plataformas logísticas reduce la capacidad de integrar operaciones, fortalecer sistemas de control y generar información útil para la planificación pública y privada.

El desafío también incluye fortalecer capacidades técnicas e institucionales. La incorporación de tecnologías digitales para la planificación, la gestión y la operación, nuevas demandas de perfiles profesionales y procesos de automatización exigen formación continua para organismos públicos, operadores, empresas y trabajadores. Acompañar la evolución del empleo logístico es parte central de una estrategia de modernización sostenible.

Sostenibilidad económica, ambiental y social

La sostenibilidad debe entenderse como una condición para asegurar el desarrollo del sistema logístico en el largo plazo. No se limita a la dimensión ambiental, también comprende la capacidad de financiar inversiones, sostener el mantenimiento de los activos, mejorar la eficiencia operativa y maximizar los beneficios sociales del desarrollo logístico.

En términos económicos, el principal desafío es sostener inversiones, operación y mantenimiento en un contexto de restricciones fiscales y financieras recurrentes. Esto exige diseñar mecanismos que permitan movilizar recursos nacionales, provinciales, internacionales y esquemas público-privados, asegurando la continuidad de las intervenciones y los retornos económicos y sociales proyectados.

En términos ambientales, el cambio climático exige fortalecer la resiliencia de corredores críticos, adaptar la infraestructura a eventos extremos, reducir emisiones asociadas a las operaciones logísticas y generar las condiciones para incorporar mejoras vinculadas con la transición energética. Al mismo tiempo, las nuevas exigencias ambientales de los mercados internacionales hacen cada vez más relevante incorporar trazabilidad, eficiencia energética y criterios de descarbonización.

En términos sociales, la logística puede potenciar externalidades positivas sobre el empleo, el desarrollo de comunidades, la seguridad vial y el

equilibrio territorial. El desafío consiste en ampliar esos beneficios y reducir impactos negativos, como congestión urbana, siniestralidad, contaminación local o conflictos por el uso del suelo.

4. ELEMENTOS PARA ORIENTAR EL DEBATE

Los desafíos identificados ponen de manifiesto que la transformación del sistema logístico argentino requiere una agenda capaz de integrar múltiples dimensiones y actores dentro de una visión común de largo plazo. Los siguientes elementos no constituyen un conjunto cerrado de soluciones, sino criterios orientadores para la construcción de acuerdos, la definición de prioridades y el diseño de políticas públicas desde una perspectiva federal.

El objetivo es ordenar el debate y facilitar la transición entre los diagnósticos y una hoja de ruta implementable, capaz de articular inversiones, adecuaciones normativas, generación y monitoreo de información estratégica, desarrollo de capacidades institucionales y garantizar la sostenibilidad del sistema logístico.

Una planificación logística con perspectiva sistémica y federal

La planificación logística debe partir de una mirada sistémica, capaz de vincular infraestructura, equipamientos, servicios, regulación, información, capacidades y sostenibilidad en una misma agenda de trabajo. Este enfoque permite evitar intervenciones aisladas, identificar efectos cruzados entre componentes y orientar las decisiones hacia mejoras efectivas en el desempeño del conjunto.

Desde una perspectiva federal, esta planificación debe reconocer las diferencias territoriales, productivas e institucionales del país. No se trata de aplicar soluciones uniformes, sino de construir prioridades que respondan a las demandas de cada región y que, al mismo tiempo, contribuyan a una mayor integración de un sistema logístico federal.

Redes logísticas integradas orientadas por las cadenas de valor

La priorización de inversiones y la optimización del uso de la infraestructura y los equipamientos exige superar una lógica centrada exclusivamente en la oferta logística y avanzar hacia una mirada orientada por las necesidades concretas de la producción. Para ello, resulta necesario analizar cómo se originan, transportan, transforman, almacenan y comercializan los bienes en cada territorio, de modo de identificar con mayor precisión qué infraestructura, equipamientos, servicios y regulación requiere cada actividad.

Desde esta perspectiva, corredores, plataformas logísticas, puertos, pasos de frontera, caminos rurales, terminales ferroviarias y sistemas de distribución urbana deben ser concebidos como partes de una red integrada. Su articulación permite adecuar la oferta disponible a las demandas presentes y futuras de la producción, mejorar la conectividad entre regiones, reducir costos operativos y fortalecer la competitividad territorial.

Este enfoque también permite distinguir dónde se ubican los principales cuellos de botella: si en la infraestructura física, en la disponibilidad de equipamientos, en la calidad de los servicios, en la regulación, en la coordinación entre actores o en la falta de información. De este modo, contribuye a priorizar intervenciones con mayor impacto y a evitar respuestas fragmentadas o desconectadas de las dinámicas reales de cada sector productivo.

Regulación orientada a la facilitación logística

La modernización regulatoria debe orientarse a reducir fricciones operativas, simplificar procedimientos, promover la interoperabilidad entre organismos y facilitar la circulación de bienes. La armonización normativa constituye un componente esencial para mejorar la competitividad del sistema, especialmente en cadenas que atraviesan varias jurisdicciones o dependen del comercio exterior.

La facilitación logística no implica reducir controles necesarios, sino hacerlos más eficientes, previsibles e interoperables. La digitalización, la coordinación entre organismos y la simplificación de trámites permiten mejorar la trazabilidad, reducir costos y fortalecer la capacidad estatal de gestión.

Información, innovación y fortalecimiento de capacidades

La modernización del sistema logístico requiere fortalecer la disponibilidad de información periódica, confiable y comparable para orientar la toma de decisiones. Contar con datos sobre infraestructura, flujos, costos, servicios, demanda y desempeño operativo permite planificar con mayor precisión, priorizar inversiones, monitorear avances y evaluar el impacto de las intervenciones públicas y privadas.

Al mismo tiempo, la incorporación de tecnología debe contribuir a una operación más eficiente, trazable y coordinada del sistema. La digitalización de procesos, la conectividad en corredores y nodos logísticos, la interoperabilidad entre organismos y operadores, y el uso de herramientas modernas de gestión permiten reducir fragmentaciones, mejorar los sistemas de control y generar información estratégica para la planificación.

Este proceso requiere fortalecer capacidades técnicas e institucionales en todas las tareas vinculadas a la logística: planificación, gestión, operación, control y mantenimiento. La evolución tecnológica y organizacional del

sistema demanda formación continua, actualización de competencias y adaptación de los perfiles laborales, de modo de acompañar la transformación del empleo logístico de manera sostenible.

Sostenibilidad como criterio transversal de planificación, gestión y operación

La sostenibilidad debe incorporarse como un criterio permanente para asegurar el desarrollo del sistema logístico en el largo plazo. Ello implica integrar las dimensiones económica, ambiental y social en la planificación, la gestión y la operación de los componentes logísticos.

Esta perspectiva supone garantizar financiamiento sostenible, incorporar criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático, avanzar en la integración de la transición energética y potenciar externalidades positivas sobre el empleo, las comunidades y el equilibrio territorial, reduciendo al mismo tiempo los impactos negativos sobre la sociedad.

Desde esta perspectiva, la planificación logística puede contribuir a que el crecimiento de nuevos complejos productivos se traduzca en desarrollo territorial, evitando dinámicas de enclave y promoviendo encadenamientos locales, empleo, infraestructura compartida y mejoras en la calidad de vida de las comunidades.

Los elementos desarrollados constituyen un marco de referencia para orientar la construcción de políticas sobre el sistema logístico desde una perspectiva federal y sistémica. Sobre esta base, la matriz que se presenta a continuación sintetiza los principales problemas identificados y organiza líneas de acción para la hoja de ruta de la Estrategia Federal Logística.

5. MATRIZ DE TRABAJO

Eje	Problema	Líneas de acción
Infraestructura, equipamientos y servicios logísticos	La infraestructura, los equipamientos y los servicios logísticos presentan restricciones históricas y dificultades para acompañar nuevas demandas derivadas de las transformaciones productivas y territoriales.	• Consolidar y desarrollar corredores logísticos integrados para mejorar conectividad entre regiones productivas, nodos logísticos y mercados. • Fortalecer plataformas logísticas, terminales intermodales, puertos secos, centros de transferencia y otros equipamientos estratégicos para diversificar la oferta de servicios. • Mejorar la conectividad de primera y última milla en caminos rurales, accesos a puertos, nodos logísticos y centros de distribución urbana. • Promover una oferta de servicios logísticos eficiente, competitiva y adaptada a la demanda productiva.
Gobernanza y planificación logística federal	La creciente complejidad del sistema logístico y su carácter transversal plantean desafíos de coordinación entre jurisdicciones, organismos, operadores y dadores de carga.	• Institucionalizar ámbitos permanentes de coordinación entre Nación, provincias, municipios y actores del sistema logístico para planificar, priorizar y actualizar la agenda federal. • Fortalecer la gobernanza de corredores estratégicos, pasos de frontera, vías navegables, redes ferroviarias y otros activos interjurisdiccionales. • Integrar la planificación logística con desarrollo productivo, comercio exterior, ambiente y ordenamiento territorial. • Consolidar mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan actualizar prioridades según transformaciones productivas y territoriales.

Eje	Problema	Líneas de acción
Regulación y facilitación logística	Los marcos regulatorios y los procedimientos administrativos presentan barreras que afectan costos, tiempos y previsibilidad, y deben adecuarse a nuevas dinámicas productivas, tecnológicas y comerciales.	• Simplificar procedimientos administrativos y reducir duplicaciones de trámites que afectan costos, tiempos y previsibilidad. • Impulsar la interoperabilidad y digitalización entre organismos competentes. • Fortalecer la gestión integrada de pasos internacionales y la armonización con países vecinos. • Adecuar marcos regulatorios para promover servicios logísticos eficientes e innovadores, incluyendo esquemas multimodales.
Información, innovación y fortalecimiento de capacidades	La planificación, operación y evaluación del sistema logístico requieren información periódica, tecnología aplicada y capacidades técnicas, institucionales y laborales acordes a la transformación del sector.	• Fortalecer sistemas de información para planificación, monitoreo y toma de decisiones. • Incorporar tecnologías digitales para mejorar gestión, trazabilidad e interoperabilidad. • Desarrollar capacidades técnicas e institucionales para anticipar transformaciones logísticas. • Fortalecer capacidades de organismos públicos, operadores y trabajadores para acompañar la modernización del empleo logístico.
Sostenibilidad económica, ambiental y social	La continuidad de inversiones para el desarrollo, la operación y el mantenimiento rutinario enfrenta restricciones de financiamiento y debe incorporar mayores exigencias de adaptación climática, eficiencia ambiental, reducción de externalidades negativas y generación de beneficios territoriales y sociales.	• Desarrollar mecanismos que contribuyan al financiamiento sostenible de inversión, operación y mantenimiento de activos. • Incorporar criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en planificación, diseño y gestión. • Incorporar criterios de descarbonización, trazabilidad y sostenibilidad para responder a mercados internacionales y acompañar la transición energética del sistema logístico. • Integrar criterios de desarrollo territorial y reducción de externalidades negativas en la planificación logística.

CFI

CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES