

Concepto Logístico

REPERCUSIÓN EN LA REGIÓN

LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ



CROSS DOCKING
Achicando nuestros
depósitos



FUNDACIÓN TEMAIKÉN
Logística y Supply Chain
en bioparques

Experiencia y tecnología en obras industriales, logística, retail, agroindustriales y pisos industriales.

LE DAMOS FORMA A GRANDES PROYECTOS



PISOS SIN JUNTAS INTERMEDIAS de hasta 2000m²



SIDERAR 4.500m² San Nicolás - Bs As



MOVIMIENTO DE SUELOS - PISOS INDUSTRIALES - PISOS SIN JUNTAS



HONDAA MOTOR RGENTINA 80.000m² Campana - Bs As

CONSTRUCCIÓN DE OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS - AGROPECUARIAS - RETAIL



LOGISTICS PLATFORMS INVESTMENT 150.000m² Esteban Echeverría - Bs As

www.bautech-sa.com - www.cmpeestructuras.com.ar



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

El lugar de Encuentro, Estudio
y Profesionalización de la Logística
Fundada el 31 de octubre de 1990

Presidente:

Marcelo Arce

Vicepresidente Primero:

Hernán Sánchez

Vicepresidente Segundo:

Raúl Garreta

Secretario:

Fabián Yannone

Tesorero:

Oscar Antelo Paz

Protesorero:

Guillermo Cocoz

Vocales titulares:

Casimiro Polledo, Fernando Sampedro,

Alejandro Leiras, Diego Passeron, Mara Gómez

Vocales suplentes:

Diego González, Matías De Lorenzo,

Javier Rojo, Luciano Guacci, Sergio Mazzitelli

Gerenta:

Graciela Veleiro

Tucumán 141 6to N° (1049)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfono +54 11 5199-2178

www.arlog.org

Concepto Logístico

Revista oficial de la Asociación

Argentina de Logística Empresaria

Número 5 - Agosto 2013

www.conceptologistico.com

Directores: Juan Manuel de las Heras

y Fernando Sampedro

Colaboran en este número:

Jorge Luis Quijano, José Ignacio Galán,

Malena Magariños, Alcides Godoy,

Alejandro Leiras, Viviana Rinaldi, Laura Ponasso.

Comercialización y producción:

V y V SRL

Directores: Fabio Contino y Rodolfo Fiadone

Núñez 2820 (1429)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

+54 11 4702-2800

www.webpicking.com

Supervisión editorial y diseño gráfico:

Tricao Lab: www.tricaolab.com.ar

Diagramación y armado:

Andrea Hamid

Los artículos y notas no expresan
necesariamente la opinión oficial de ARLOG.
Los textos pueden reproducirse total o
parcialmente citando la fuente.
Se imprimió en agosto 2013 en
GuttenPress, Rondeau 3274, CABA

Estimado socio:

Con el futuro como eje, hoy queremos reflexionar junto a Ud. acerca de los desafíos que el profesional de la logística deberá enfrentar. Sabemos que en este entorno económico, político y social tan complejo del mundo actual resulta prácticamente imposible realizar proyecciones lineales del futuro. Estamos viviendo en un entorno cada día más difícil de predecir, por eso entendemos que, si queremos romper con las barreras que nos impone la coyuntura, para hablar de la LOGÍSTICA DEL FUTURO, debemos tener una mirada más amplia acerca de lo que viene, una mirada que nos permita pensar estratégicamente en el largo plazo, con diferentes perspectivas, considerando los cambios que se pueden dar con el comercio, el consumo, las tendencias tecnológicas, los cambios sociales, e incluso factores climáticos que en su conjunto pueden llegar a modificar totalmente el escenario actual.

En dicho sentido, en ARLOG venimos sosteniendo en los últimos años que, para dar respuesta a los desafíos que tendremos por delante, los distintos actores de la cadena de abastecimiento (sectores público y privado), necesitan comenzar a trabajar prospectivamente, identificando necesidades y evitando politizar las decisiones que afectan nuestra actividad, poniendo foco en tres pilares fundamentales: Capacitación, Infraestructura y Tecnología.

Nos preocupa la formación de logistas en todos sus niveles, y el fuerte crecimiento de nuestros cursos en el interior materializa nuestro aporte: queremos federalizar el conocimiento de nuestra actividad, y entendemos que la capacitación es la forma de hacerlo.

Conscientes del rol que ocupa el desarrollo de la infraestructura logística para sostener el crecimiento regional y del país, este sigue siendo un eje central que nos ha acompañado desde el primer número de Concepto Logístico, y en esta oportunidad nos ocupamos de un tema que repercutirá en todo el mundo, como es la ampliación del Canal de Panamá.

Por último, "Achicando Nuestros Depósitos" refleja la necesidad de mantenernos actualizados para no perder el tren tecnológico, que en forma acelerada nos obliga a actualizarnos para mantener la perspectiva de la evolución constante que vive nuestra industria.

Hasta el próximo número.

Ing. Marcelo Arce
Presidente ARLOG



Sumario

6/ NOTA DE TAPA: LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y SU REPERCUSIÓN EN LA REGIÓN

POR JORGE LUIS QUIJANO

El comercio internacional recibirá un fuerte impacto con la inauguración de las obras de ampliación del Canal de Panamá. Estas permitirán el paso de buques mucho más grandes, y un mayor tráfico y diversificación de mercancías, y se beneficiará la relación comercial de América del Sur con los Estados Unidos y el resto del mundo. Por Laura Ponasso, en base a la presentación del administrador del Canal de Panamá, Ingeniero Jorge Luis Quijano, durante la Expo Logística Panamá 2012.



22/ DISMINUIR LOS COSTOS ACHICANDO NUESTROS DEPÓSITOS

POR JOSÉ IGNACIO GALÁN

El concepto de *cross-docking* en un entorno de distribución comercial permite una importante reducción de costos de almacenamiento. Técnicas y tecnologías aplicadas adecuadamente permiten su viabilidad logística y económica con excelentes resultados.



32/ LOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN EN BIOPARQUES

Dos cadenas logísticas distintas pero estrechamente interconectadas están presentes en la actividad y en la gestión de este complejo que atiende con dedicación miles de visitantes al año y, simultáneamente y en relación directa con su misión, protegen, cuidan y alimentan animales de múltiples especies de manera personalizada.

48/ ACTIVIDADES DE ARLOG

Los desayunos de actualización del primer cuatrimestre de 2013

66/ NOTA DE OPINIÓN

POR ALEJANDRO LEIRAS

ARLOG: Presencia federal



The most thought-provoking supply chain experience of your career awaits you.



One conference—hundreds of opportunities.

October 20-23, 2013, Denver, Colorado, USA

CSCMP's Annual Global Conference—*designed exclusively for you*—will empower you with 21st century know-how and unconventional perspectives. Discover new ways of looking at the issues of the day; rediscover what you love to do. And the people you'll meet will transform your business and your career.

All New Program!

- Top-notch general session speakers
- Redesigned Supply Chain Exchange
- Exclusive supply chain insights
- Breakthrough educational sessions
- Global networking experiences



Keynote Speaker, Felipe Calderón, former president of Mexico, presents *Expansion, Innovation, and Transformation: What It Takes to Lead*, offering key insights into strategic policymaking and implementing long-term solutions in our interdependent world.



Closing Session Speaker, Mike Rayburn, entertainer, business owner, comedian, author, guitarist, and philanthropist entertains us with his hilarious, musically amazing, motivational session, *What If and Why Not?*

Register at cscmpconference.org by August 31, 2013 and save \$150 US on regular registration rates!



Después de 100 años

LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y SU REPERCUSIÓN EN LA REGIÓN

Por Jorge Luis Quijano*

El comercio internacional recibirá un fuerte impacto con la inauguración de las obras de ampliación del Canal de Panamá. Estas permitirán el paso de buques mucho más grandes, y un mayor tráfico y diversificación de mercancías, y se beneficiará la relación comercial de América del Sur con los Estados Unidos y el resto del mundo.

*Redactado por Laura Ponasso, en base a la presentación realizada durante la Expo Logística Panamá 2012

“Actualmente, por el Canal de Panamá pueden pasar buques de entre 4.400 y 5.000 TEUs. Con el diseño de las nuevas esclusas, podrían pasar buques de hasta 13.200 TEUs.”

A través del tiempo y luego de su inauguración en 1914, el Canal de Panamá ha evolucionado constantemente. En el año 1965 se estabilizó un nudo de tránsitos y el Canal recibió un fuerte impulso como consecuencia del mayor tamaño de los buques, en tanto permitían el transporte de una cantidad superior de toneladas, lo que a su vez significaba un aumento en sus ingresos.

El Canal de Panamá, sin embargo, sufrió los abates de una economía global dificultosa en los años 2008 y 2009. En el 2007 había alcanzado su récord de 312.9 millones de toneladas transportadas, cifra que se vio recién superada en el 2011, cuando se movieron 322.1 millones de toneladas.

“En el 2012, cerramos el año fiscal con 333.7 millones de toneladas. Es un nuevo récord, el cual enorgullece a todos los que trabajamos en el Canal de Panamá”, señaló el ingeniero Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá, durante su presentación en la Expo Logística Panamá 2012.¹

Las principales rutas que atiende son aquellas que conectan: la costa este de Estados Unidos y Asia; la costa oeste de Sudamérica y la costa este de Estados Unidos; la costa oeste de Sudamérica y Europa; las costas este y oeste de Sudamérica; la costa oeste de América Central y la costa este de Estados Unidos; las costas este y oeste de Estados Unidos; y la costa oeste de Estados Unidos y Canadá y Europa.

¹ Los porcentajes de avance de las obras fueron actualizados a fines de junio del 2013.



¿CÓMO SE TRANSPORTA LA MERCANCÍA?

Los buques porta-contenedores se constituyen en el principal segmento del Canal, el cual movió en el 2012 119.9 millones de toneladas. En el segundo lugar del ranking se ubicaron los buques graneleros, que transportaron 83.3 millones de toneladas.

“El buque granelero nos dio un respiro durante una bajada insistente de los porta-contenedores, resultado de la economía mundial entre los años 2008 y 2010”, explicó Quijano.

En el 2011, el sector de porta contenedores se repuso y ambos contribuyeron sustancialmente para alcanzar el récord de movimientos en el 2011 y luego, nuevamente, en el 2012.

Estos dos segmentos son las principales fuentes de ingresos del Canal, aunque no las únicas. Los tanqueros y los porta vehículos movieron en el 2012 37.7 millones de toneladas, mientras que los restantes segmentos, en su conjunto, 16.7 millones.

¿A QUIÉNES ATIENDE EL CANAL?

Estados Unidos es el principal cliente del Canal de Panamá, además de China y de Chile. Este último, hace 15 años, no era tan relevante para el Canal, aunque, dada su pujante economía, fue adquiriendo poco a poco un papel más significativo. Japón, por el

contrario, tuvo un comportamiento cíclico. Llegó a ubicarse en el segundo puesto de los países más importantes. Poco a poco, fue cediendo lugar. Y este año, finalmente, se ha ido recobrando.

“El Canal de Panamá tiene un impacto singular en nuestra región. Representa un fuerte impulso en el comercio marítimo internacional para todas las economías, principalmente para las de América Central”, remarcó Quijano.

Señaló la retroalimentación que se produce entre el Canal y las economías de los países, en tanto estas se ven beneficiadas por el Canal y, a su vez, permitieron que este se haya sostenido en los últimos años. Y agregó: “Esperamos seguir contribuyendo con nuestra ampliación a que las economías de nuestra área sigan evolucionando de manera positiva y progresista”.



IMPACTO DE SU AMPLIACIÓN EN LA REGIÓN

Se espera que la ampliación del Canal concluya y sea puesta en operación en el 2015. Esta no solo daría mayor capacidad al Canal y le permitiría mover más tonelaje, gracias a los nuevos canales y esclusas, sino que significaría la apertura al comercio de nuevos productos.

Actualmente, por el Canal de Panamá pueden pasar buques de entre 4.400 y 5.000 TEUs. Con el diseño de las nuevas esclusas, podrían pasar buques de hasta 13.200 TEUs. Constructores y astilleros, incluso, ven la posibilidad de que puedan pasar buques de hasta 14.000 TEUs.

“Tenemos un fuerte impacto sobre la región, especialmente en la población concentrada en la costa este y en el sur de los Estados Unidos, en el estado de Texas. El arribo de estas nuevas embarcaciones a la costa este y al Golfo de México mejorará los flujos de mercancías”, comentó Quijano.

De acuerdo con un informe de la Asociación de Líderes de la Industria del Retail (RILA, por sus siglas en inglés, *Retail Industry Leader Association*), América Latina ya no sería el “patio de atrás” de Estados Unidos, sino que sería vista como una economía fuerte.

Quijano puntualizó que para el 2030 se estima que la población de América Latina crecerá en un 19%, es decir, hasta 700 millones de habitantes. Y, dado que el consumidor es quien dicta cómo se van a mover las mercancías, este hecho da solidez a las propuestas que Panamá ha presentado en ampliaciones y en centros logísticos. El crecimiento de la economía latinoamericana ofrece un mayor poder adquisitivo a estas grandes masas de población que se encuentran también en aumento. Allí reside, entonces, la base de la evolución económica.

La RILA comenzó a ver que América Central es un área que merece atención. Los países que la conforman tienen como fuentes de abastecimiento de minoristas a China, Vietnam, India, Indonesia, Tailandia, Corea del Sur y la Unión Europea, entre otros.

De acuerdo con una encuesta que realizó la Asociación en el 2012, el 59% de sus afiliados considera que su cadena de suministro incluye distribución desde y hacia América Latina, el 25% tiene operaciones en dicha región, el 30% distribuye allí y el 58% está considerando iniciar o expandir sus operaciones en América Latina en los próximos cinco años.

Finalmente, un dato no menor: el 89% de los ejecutivos de la RILA que participaron de dicha encuesta considera que la ampliación del Canal añade valor a sus cadenas de suministro.

EL CANAL: UN MOTOR DE LA ECONOMÍA PANAMEÑA

En 1996, los puertos de Panamá en ambos extremos del canal movieron 235.000 TEUs, mientras que en 2011, 6,5 millones. Se estima que en el 2015 moverían alrededor de 8,4 millones y en el 2020, 12,4.

Panamá cuenta con un total de 66 grúas pórticos. Esta cantidad cobra aún mayor importancia si se la compara con las de potencias como Brasil o Chile, quienes tienen 49 y 34 grúas, respectivamente.

Esto demuestra que la ubicación geográfica de Panamá es un motor fundamental que le proporciona al país y al Canal la dinámica necesaria para poder servir a todo el continente. Los puertos

(Continúa en pág. 12)

EN LOGISGRAIN HAY EQUIPO!



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS



SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO HERMÉTICO Y FLEXIBLE PARA GRANOS Y SEMILLAS



www.logisgrain.com.ar

contacto@logisgrain.com.ar



de Panamá tienen una mayor capacidad de movilización de contenedores, tanto para transbordo como para exportación, que los restantes puertos de la región.

PANAMÁ NO ES SOLAMENTE LOS PUERTOS

Panamá desarrolla también otras actividades que están muy ligadas entre sí, como la Zona Libre de Colón, el ferrocarril, que proporciona conectividad hacia el área del Atlántico, centros bancarios y buenas carreteras, cuyo aporte al sistema es sustancial.

En este sentido, recientemente, se inauguró la carretera a través de Quebrada López, que conecta con Cuatro Altos de manera expedita y agiliza el transporte. Hay también una carretera industrial que bordea la ampliación y que luego de terminada esta última, podrá extenderse para brindar conectividad entre el Puente Centenario, la terminal operada por el *Port of Singapore Authority* (PSA), denominada *Panama International Terminal*, la zona económica especial y el puente de las Américas.

El país cuenta con diferentes centros logísticos en el sector del Atlántico, los cuales han tenido un desarrollo sostenido. Dos puertos importantes de la región son *Colon Container Terminal* (CCT) y *Manzanillo International Terminal* (MIT), el cual tiene también un Logistics Park y un área de equipo pesado.

Actualmente, además de las actividades habituales, en el *Logistics Park* del MIT se realizan también operaciones de almacenaje, de empaque y re empaque, de etiquetado y se aplican precios dependiendo del destino de los productos. Se consolidan embarques, se ensamblan y se clasifican mercancías. Muchas empresas, algunas de renombre en áreas como electrónica y farmacéutica, ya están utilizando esta área para llevar a cabo sus negocios.

“El Puerto de Cristóbal no ha evolucionado tan rápido como esperábamos, dado a la competencia que encuentra en el Caribe,





“Aunque hablamos mucho de economías de escala, actualmente se habla también de economías de alcance. Las economías de alcance son aquellas que van más allá de la escala; dan conectividad, y añaden más valor y confiabilidad al paso por Panamá.”

inclusivo del grupo *Hutchison Port Holdings* (HPH) al cual pertenece”, aclaró Quijano.

En el Pacífico, se encuentra también el puerto de Balboa. *Port of Singapore Authority* (PSA) tiene una pequeña actividad allí y está buscando expandirse para poder recibir dos buques post panamax más de los que puede actualmente. Por otra parte, el aeropuerto internacional de *France Field* se está renovando en su totalidad y hay un aeropuerto que, aunque es principalmente local, ofrece una forma alterna y rápida de mover mercancías hacia otras áreas del país.

Es preciso destacar también la Zona Libre de Colón, la cual se constituye en el principal motor del área. Esta ha evolucionado normalmente. En el 2003 importaba y reportaba un total de casi 9.000 millones de dólares. Actualmente, esa cantidad se vio triplicada.

A través de su ampliación, el Canal de Panamá ha logrado recobrar áreas que estaban infectadas por explosivos no detonados, dejados por los militares americanos en áreas que eran de práctica de tiro, principalmente de morteros. Durante los cinco primeros años de la ampliación, se recobraron alrededor de 980 hectáreas. Finalizada la ampliación, el Canal tiene el objetivo de promover el desarrollo de esa área.

Para más información sobre el Canal de Panamá: www.pancanal.com



IFCO



✓ Frescura



✓ Higiene



✓ Seguridad en el transporte



✓ Características de presentación



✓ Protección anti-humedad



✓ Reutilizables

Los contenedores reutilizables de IFCOs son respetuosos con el medio ambiente y reducen los costos.



IFCO SYSTEMS ARGENTINA SA
Nave S1, puerta 26
Mercado Central de Buenos Aires
+5411 5480 6908
www.ifco.com.ar
A Brambles Company
www.worldwide-responsibility.com

LA AMPLIACIÓN EN NÚMEROS

El Canal de Panamá proyecta para su ampliación una inversión de 5.250 millones de dólares y estima para su ejecución un período de ocho años. Todos sus programas fueron divididos en partes, pero, a su vez, deben converger para lograr el resultado esperado.

“Tenemos que hacer dragados en las entradas tanto del Atlántico como del Pacífico y en el cruce del Lago Gatún, así como también dos esclusas y un cauce para conectar las nuevas esclusas en el Pacífico al Corte Culebra”, explicó Quijano.

En el Pacífico, una compañía belga comenzó en el 2008 los trabajos de dragado, los cuales ya se completaron.

Se observa también un 40% de avance en el diseño y en la construcción de las esclusas, por lo que ya comienzan a verse los resultados de los trabajos de años anteriores. Se han diseñado tinas de

que el cuarto lleva un 72% de avance. Se trata del proyecto para comunicar las nuevas esclusas a través de un cauce al Corte Culebra, donde está el Puente Centenario. Se requiere construir también una presa de 2,3 km de largo, dado que ese cauce tiene conexión directa con el Lago Gatún, el cual se encuentra nueve metros por encima del nivel del Lago Miraflores.

En el área de la entrada del Océano Atlántico, las obras de dragado del programa de ampliación ya culminaron. La empresa belga encargada de estas está realizando trabajos adicionales para garantizar en el Atlántico la posibilidad de transitar buques *post panamax* en ambas direcciones. Quijano detalló que “esto es una ampliación a lo que se consideró originalmente y lo hacemos porque conseguimos muy buenos precios y contribuye a la seguridad y a la confiabilidad del Canal”.

Otro de los proyectos del Canal consiste en elevar el Lago Gatún 45 centímetros, lo que demanda modificaciones en las infraestruc-



reutilización, que permiten utilizar solo el 40% del agua del lago para subir y bajar los buques. Estos ahorros son importantes en tanto ofrecen al proyecto viabilidad hídrica a largo plazo.

El programa de ampliación contempla el diseño y la fabricación de válvulas para controlar el flujo del agua entre las cámaras, las alcantarillas y las tinas de reutilización de agua que operarán en las nuevas esclusas *post panamax* del Canal de Panamá, tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Se trata de 152 válvulas, además de otras seis de repuesto, que serían incorporadas. La licitación fue ganada por una empresa de Corea del Sur y en enero del 2013 llegó a Panamá el primer embarque con 47 válvulas.

Las compuertas están siendo fabricadas por una empresa italiana. Pesan entre 1.800 y 4.200 toneladas cada una, y miden 33 metros de altura.

El proyecto de ampliación conlleva también excavación seca y dragado. Para ello, se comenzaron en el 2007 una serie de pequeños proyectos. Los tres primeros se completaron, mientras

turas actuales. Asimismo, las esclusas requerirían un cambio de tecnología para poder operar con brazos hidráulicos sumergidos.

Se espera que todos los proyectos de dragado concluyan en el 2013, mientras que el dragado del lago, a principios del 2014. “En cuanto a las esclusas, esperamos finalizar las estructuras en septiembre del 2014 y comenzar entonces una serie de pruebas que pueden llevar hasta seis meses. Estas pruebas serían primero sin buques y luego, con ellos. Finalmente, esperamos que en mayo del 2015 la ampliación quede concluida y entren ya comercialmente en operación las nuevas esclusas”, comentó Quijano. “Aunque hablamos mucho de economías de escala, actualmente se habla también de economías de alcance. Las economías de alcance son aquellas que van más allá de la escala; dan conectividad, y añaden más valor y confiabilidad al paso por Panamá. Eso es lo que el Canal de Panamá, los puertos nacionales y demás infraestructura ofrecen a través de su centro de transporte y logística de las Américas”.



Inteligencia argentina, Calidad internacional

La actualidad argentina demanda proveedores de software logístico que acrediten solidez, experiencia, creatividad, y calidad en dosis similares.

CYGNUS es el WMS diseñado y desarrollado en Argentina bajo normas de calidad ISO e implementado exitosamente en más de 75 operaciones logísticas de 11 países de Latinoamérica.

Muchas de estas operaciones tienen un alto grado de complejidad a nivel de procesos, flujos, horarios de actividad, extensiones de almacenaje, y necesidad de precisos indicadores de performance entre otros factores críticos resueltos habitualmente por CYGNUS y nuestros consultores.

Si necesita un WMS de nivel internacional y origen argentino, tenemos una buena noticia para darle.

Soluciones

WMS | Replenishment | KPI's | Integración con SAP® | Demand Planning | 3PL | Remito Electrónico | Alta Automática en líneas de producción | Fuerza de Ventas | Reporting | Labor Management | Delivery | Integración con Oracle EBS® | Integración con Automatismos |

¿CÓMO FUNCIONA EL CANAL?

El Canal de Panamá tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros entre el océano Atlántico y el Pacífico. Construida en una de las áreas más estrechas del continente, la vía interoceánica permite el comercio entre diversas regiones del continente.

El Canal utiliza un sistema de esclusas –compartimientos con puertas de entrada y salida–. Las esclusas funcionan como elevadores de agua: suben las naves desde el nivel del mar (ya sea del Pacífico o del Atlántico) hacia el nivel del Lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar); así, los buques navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Las cámaras –escalones– de las esclusas tienen 33.53 metros de ancho por 304.8 metros de largo. Las dimensiones máximas para los buques que deseen transitar a través del Canal son: 32.3 metros de ancho; calado –profundidad que alcanza– 12 metros de agua dulce tropical; y 294.1 metros de largo –dependiendo del tipo de buque–. El agua que se utiliza para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas se obtiene del Lago Gatún por gravedad: es vertida en las esclusas a través de un sistema de alcantarillas principales, que se extiende por debajo de las cámaras de las esclusas desde los muros laterales y el muro central.

El Corte Culebra es la parte más angosta del Canal. Se extiende desde el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del Lago Gatún, en Gamboa. Este segmento, de aproximadamente 13.7 kilómetros de largo, fue excavado a través de roca y piedra caliza de la Cordillera Central.

Las actividades de transporte comercial a través del Canal representan alrededor del 5% de comercio mundial. Con la labor de aproximadamente 9 mil trabajadores, el Canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones.

“Mediante la utilización de buques más pequeños, de 55.000 toneladas, pero de mayor calado que el que tiene el Canal de Panamá actualmente, se abriría la oportunidad de llevar soja desde el Amazonas, en Brasil, hacia los países asiáticos.”

MÁS QUE UN PALLET, CIENTOS DE PERSONAS A SU SERVICIO.

- En CHEP tenemos más de 60 años de experiencia manejando pallets y contenedores de la mejor calidad.
- Garantizamos valor agregado, eficiencia, ahorro en la cadena de suministro y control óptimo de inventarios.
- Ofrecemos disponibilidad ilimitada de pallets con cobertura nacional y en 45 países.
- Cuidamos el medio ambiente, utilizamos madera de bosques controlados y certificados.

Apóyese en nosotros.



LE QUITAMOS LA CARGA DE
encima

Tel. (54) 11 4796 6600

www.chep.com



TRÁFICO ACTUAL Y POTENCIALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Mediante la ampliación del Canal, algunas mercancías que antes no se movilizaban están viendo ahora la oportunidad de colocarse de manera más económica en otros mercados.

El comercio de granos, en la ruta entre la costa del Golfo de México en los Estados Unidos y Asia, podría volverse más competitivo, gracias a la utilización de buques más grandes. También se encuentra el potencial de incrementar el comercio de carbón con Asia y China.

Dadas las economías de escala, los costos de enviar granos a Asia se verán reducidos. Con la utilización de buques post panamax, en lugar de panamax, los costos para pasar mercancías por Panamá podrían verse reducidas alrededor del 10%. Las economías de escala representan, sin duda, una ventaja para los compradores de estos productos en Estados Unidos, entre otras áreas.

Otro de los productos que se comercializa es el carbón, desde la costa este de Estados Unidos a China, mediante buques de hasta 180.000 toneladas parcialmente llenos, dado que por el peso no pueden ir totalmente cargados.

“Estados Unidos es el principal cliente del Canal de Panamá, además de China y de Chile.”

“Tuvimos la oportunidad de visitar unas minas de carbón cerca de Cartagena y su dueño nos comentó sobre la posibilidad de pasar hasta 40 millones de toneladas/año a través del Canal ampliado. Hay un gran potencial de exportación hacia los mercados de Asia a través del Canal”, señaló Quijano.

En ese caso en particular, la actividad de los buques puede dividirse en dos etapas: para poder realizar el tramo largo desde Balboa hacia el Atlántico totalmente lleno, se tendría que incorporar una metodología de relleno, para completarlo con aquello que no pudo cargar en Colombia. Esto lo haría en la Bahía de Panamá, a través de buques más pequeños que han llevado el material. Los cálculos realizados indican que dicha actividad es factible.

Mediante la utilización de buques más pequeños, de 55.000 toneladas, pero de mayor calado que el que tiene el Canal de Panamá actualmente, se abriría la oportunidad de llevar soja desde el Amazonas, en Brasil, hacia los países asiáticos.

De igual manera, hay también un puerto donde se acopia mineral de hierro y la utilización del mismo tipo de embarcación podría permitir el uso del Canal de Panamá, favoreciendo así el comercio con Asia.

En cuanto a graneles líquidos, se comercializa petróleo entre Ecuador y el Golfo de Estados Unidos, y gas natural licuado entre Trinidad y Chile y entre Perú y España. Ecuador cuenta con petróleo de muy bajo contenido de azufre y tiene una alta demanda por parte del país norteamericano y de otras partes del mundo.

Actualmente, los buques de gas natural licuado no pasan por el Canal, porque no existen las economías de escala. Los buques serían muy pequeños y pasar por el Canal les significaría altos costos. El nuevo Canal abriría la oportunidad de pasar a buques de 145.000m³. Hay también diseños que alcanzan a los de 166.000m³.

“El aspecto positivo de los contratos comerciales es que son acuerdos normalmente a largo plazo. Tenemos así la seguridad de que una vez que se amarran estas rutas, vamos a tener suficiente negocio semanalmente para llevar y traer estos buques”.

JORGE LUIS QUIJANO

Obtuvo el título de Ingeniero Industrial en 1973 y de Maestría en Ingeniería con especialización en Ingeniería y Administración Industrial en la Universidad de Lamar, en Beaumont, Texas, en 1974. Realizó actualizaciones profesionales en Administración Ejecutiva Avanzada, tanto en el Instituto Federal de Ejecutivos en Charlottesville, Virginia, como en la Universidad de Northwestern, Chicago, Illinois.

Comenzó su carrera profesional en el Canal de Panamá en 1975. En 1999 fue nombrado Director de Operaciones Marítimas, puesto que ocupó por más de siete años.

Desde el año 2006, llevó la responsabilidad del Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Con este propósito, en el año 2007, fue nombrado Vicepresidente Ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas.

En marzo del 2012, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá lo designó nuevo Administrador del Canal de Panamá, a partir del 4 de septiembre de 2012.



**BATERÍAS REGENERADAS
= ECONOMÍA PARA SU EMPRESA
+ PROTECCIÓN AMBIENTAL**

Autoelevadores, apiladores y zorras eléctricas.

Baterías con vida útil terminada (50%) o con problemas de rendimiento pueden nuevamente alcanzar la condición de una nueva.

Novedosa y probada tecnología que duplica la vida de las baterías ácido-plomo con un 70 % de ahorro.

Sin generación de residuos peligrosos ni uso de productos químicos.



EMPRESA DE SERVICIOS DEDICADA A LA REGENERACIÓN DE BATERÍAS DE TRACCIÓN DE PLOMO Y ÁCIDO

www.plusbatt.com.ar
consultas@plusbatt.com.ar
aazum@plusbatt.com.ar

DISMINUIR LOS COSTOS ACHICANDO NUESTROS DEPÓSITOS

El concepto de *cross-docking* en un entorno de distribución comercial permite una importante reducción de costos de almacenamiento.

Técnicas y tecnologías aplicadas adecuadamente permiten su viabilidad logística y económica con excelentes resultados.



Por José Ignacio Galán

EL COSTE DE PISO.

EL CONCEPTO DE *CROSS-DOCKING*

La saturación de los depósitos, no solo en la Capital Federal, sino también en toda la Provincia de Buenos Aires, está afectando a las empresas de logística de una manera determinante. El costo de los alquileres lleva ya algunos años de alza, incluso por encima de la inflación real, y es difícil transmitirlo con exactitud a los precios de venta de los servicios logísticos. Esto por no hablar de la creciente dificultad para encontrar un espacio suficiente para nuestro desempeño diario.

Así y todo, este no es el único coste que los gerentes de logística deben enfrentar. Pensemos en un depósito tradicional, con estanterías para *pallets* 800 x 1200 mm y un sistema de preparación secuencial de pedidos –sea con papel o apoyado en un sistema de radio frecuencia (RF)–. Los costes más relevantes son conocidos por todos: los alquileres, costes de los operarios y el del stock, aunque el peso relativo de cada uno de ellos variará caso por caso.

“El cross-docking es un sistema de preparación de pedidos que asegura que el depósito al inicio y al final de la jornada quede vacío.”

En estas circunstancias, es interesante encontrar un “concepto logístico” que nos ayude a dar un paso adelante y permita reducir el espacio utilizado, sin incrementar el resto de costes ¿Cómo podemos reducir el espacio? La respuesta es también conocida: reduciendo el nivel de los inventarios, que ocupan siempre la mayor parte de la superficie y el volumen disponible. Cuanto mayor sea la reducción, mejor: idealmente, a cero.

El concepto que proponemos, y que discutiremos a continuación es el de *cross-docking*. El *cross-docking* es un sistema de preparación

ideas e iniciativas que después otros sectores han sabido aprovechar. El *cross-docking* es un concepto de interés general y de ahí que se haya extendido con rapidez por Europa y América.

DEL PICKING AL REPARTO

En nuestro almacén tradicional (Figura 1) la mercancía de los proveedores llega probablemente en agrupaciones mono-SKU, y se desencadenan los flujos descritos. Aquí, la recepción juega un papel fundamental, tanto por ser la base para el pago al proveedor, cuanto por la necesidad de evitar errores desde el origen del proceso logístico. Por esta última razón, es preciso identificar no sólo el artículo/variante sino además su fecha de caducidad, lote, vida útil en tienda, para realizar la mejor gestión de cara al cliente.

Una vez verificada cuantitativa y cualitativamente, la mercancía se almacena a través de medios mecánicos en estanterías *back-to-back*, o compactas, para ganar densidad en los artículos de mayor rotación. Será en estas mismas estanterías donde se realice el *picking*.

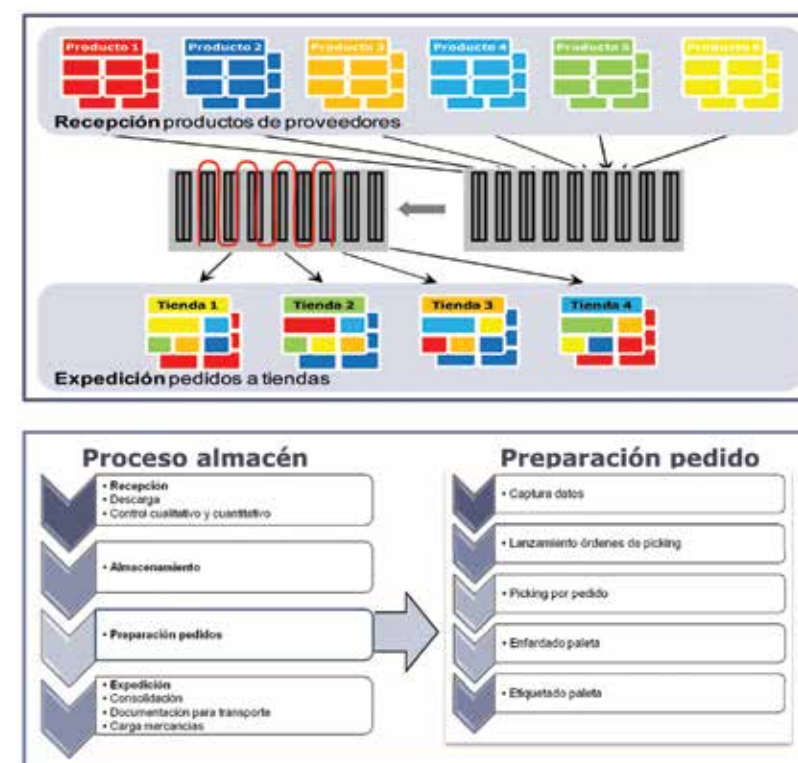
Cuando la preparación se realiza pedido a pedido, es inevitable recorrer todo el almacén para preparar cada uno, lo que unido al cambio de medio de preparación, consume en torno al 40 % del tiempo útil del preparador. El *picking* es la tarea más intensiva en personal, y su eficiencia está influida sobre todo por la *ratio* cajas/línea. Su horquilla va desde las 120 cajas/hora/hombre hasta las 225 cajas/hora, en los casos más favorables.

Además hay otras tareas asociadas, bien sean físicas, como la reposición de pallets desde la reserva a la ubicación de picking, bien administrativas, para el lanzamiento de las órdenes, confirmación de los pedidos, resolución de incidencias, control de desviaciones. En este entorno, la inversión en un WMS resulta muy atractiva porque aplica algoritmos de optimización a las distintas tareas, proporcionando una mayor eficacia y calidad.

El sistema de *cross-docking* (Figura 2) propone evitar el paso del almacenamiento; como consecuencia, el resto de procesos también se ven afectados. Veamos cómo:

- Recepción: la mercancía llega en igual formato, *pallet* mono-SKU, pero en la cantidad precisa que se va a consumir ese día. Esto requiere una gran capacidad de respuesta del proveedor ya que cada día le pasaremos el pedido después de totalizar la cantidad justa a servir el día siguiente. El proceso físico y lógico de recepción puede verse acelerado, porque como veremos más adelante, el propio proceso de clasificación puede llevar embebida esta tarea.

FIGURA 1



de pedidos que asegura que el depósito al inicio y al final de la jornada quede vacío. A la vez, su aplicación evoca otros conceptos, como son la previsión de la demanda, el pedido eficiente, la simplificación de procesos o la flexibilidad.

Se atribuye a Walmart® el cuño del concepto, basado en una política de estrecho trabajo con sus proveedores para servir las cantidades justas en el momento preciso. El sector de la distribución comercial es y ha sido, junto al de la industria del automóvil, fuente de

En esta oportunidad queremos aprovechar para saludarlo y contarle que la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA esta ofreciendo:
Oportunidades para nuevos socios hasta el 31 de agosto de 2013
 • Consulte Beneficios para Nuevos Socios y Estudiantes.



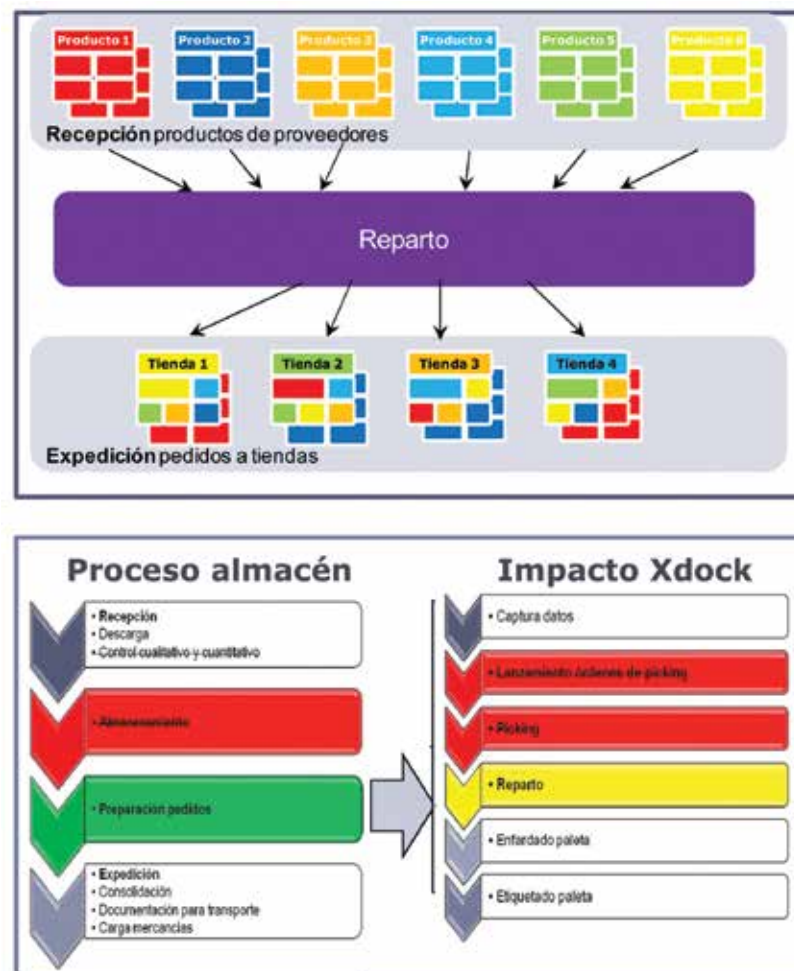
Qué significa ser Socio
Ser socio significa pertenecer a una de las entidades de profesionales mas reconocida en la región, permitiendo participar en la generación de proyectos y opiniones que contribuyen a la excelencia de la materia logística.

Algunos beneficios para Nuestros Socios

- Participación en los desayunos de actualización ARLOG sin costo alguno. Se realizan mensualmente en el Hotel Sheraton. La actividad es "Arancelada para no socios".
- Charlas gratuitas de actualización sobre temas sobre la Cadena de Abastecimiento.
- Crédito de 12 horas anuales para cursos de capacitación que dicta ARLOG.
- Suscripción gratuita a la revista "Concepto Logístico".
- Tours logísticos (visitas a operaciones) sin costo.
- Acceso a la bolsa de trabajo de ARLOG, facilitando contactos y referencias para contratación de personal o bien ser considerado para búsquedas de empresas
- Atención Preferencial desde nuestra pagina web mediante Chat Online

Y MUCHOS MAS !
 Informate en www.arlog.org
admin@arlog.org

FIGURA 2



- Almacenamiento: queda teóricamente eliminado. Los *pallets* que se van a clasificar se llevan directamente al muelle de expedición, a ser posible sin tocar el suelo, con lo que se reduce cualquier posibilidad de error o discrepancia. Si la cantidad pedida es menor a un *pallet*, es necesaria la clasificación de cajas por punto de envío.
- *Picking*: también se elimina y sustituye por el reparto de la mercancía recibida. Es necesario identificar la mercancía, el destino y verificar física o electrónicamente que se ha completado el traslado de un punto a otro.
- Consolidación y expedición: no hay cambios. Los *pallets*, sean completos o multi-SKU, se enfardan, identifican y cargan en sentido inverso a la ruta de reparto para su transporte.

LA APLICACIÓN DEL CONCEPTO

La aplicación práctica del *cross-docking* cuando la unidad recibida coincide con la unidad expedida es muy eficiente, ya que no requiere de ningún medio ni sistema, más allá del traslado de origen a destino.

Cuando la cantidad expedida es menor que la recibida, nos encontramos ante un “*picking inverso*” en el que dejamos en cada ubicación, ocupada por un destino, la cantidad pedida de cada referencia. Así artículo por artículo, sin perder ninguna, ¡no olvidemos que tenemos stock sobrante para cubrir faltantes por errores, o roturas!

(Continúa en pág. 28)

La forma, el tiempo y el lugar adecuado



TRADELOG S.A.
Transporte y Logística

Traful 3768
CP 1437 / Capital Federal
Buenos Aires / República Argentina
54-11-4911-5001
info@tradelog-sedica.com.ar
www.tradelog-sedica.com.ar



“ Instalando un sistema de clasificación automático podemos hacer que los operarios no se desplacen y alcanzar rendimientos de hasta 6.000 cajas/hora. ”

En consecuencia, es fácil ver que en este caso, daremos tantos circuitos completos de reparto al almacén como referencias tengamos ese día para clasificar. Dado que habitualmente hay muchas más *SKUs* que tiendas, resultará más gravoso que el *picking* directo. La eficiencia en el *picking* inverso manual ronda las 90 cajas/hora/hombre. Este mal dato podría por sí mismo hacernos desistir del proceso de *cross-docking*.

Para conseguir que funcione en la práctica, la única solución es eliminar las distancias recorridas. Instalando un sistema de clasificación automático podemos hacer que los operarios no se desplacen y alcanzar rendimientos de hasta 6.000 cajas/hora que multiplica la productividad de cualquier sistema manual.

Este sistema se basa en un clasificador de zapatas deslizantes (*sliding shoes*) con una operativa similar a la siguiente:

- *Buffer* de entrada: es un área en el suelo desde donde se alimentan los canales de inducción al clasificador. Es recomendable agrupar los productos que se van a clasificar agotando primero todas las cajas de una referencia, y después todas las referencias de una familia, para conseguir una buena clasificación de salida. Igualmente, hay que minimizar los tiempos muertos entre el final de un *pallet* y el principio de otro, proporcionando un flujo constante. Por esta razón es interesante que el *WMS* gestione el flujo de mercancías.

- Entrada al sistema: el preparador identifica la referencia a clasificar a través de la lectura del código de barras y/o una botonera para confirmación de cantidades. De esta manera se puede llegar a conocer al final de la jornada las recepciones del proveedor. La productividad aproximada en cada uno de estos puestos es de 600 cajas/hora/hombre.

- Convergencia y clasificación: las cajas lanzadas desde los puestos de entrada llegan a un colector a través de transportadores y se ordenan para su entrada en el clasificador. En los sistemas más sofisticados se incluye una báscula, para asegurar por peso que no hay errores antes de asignar la caja a una salida. La clasificación en sí misma se hace en este momento, antes de la entrada en el sistema físico de clasificación, según los criterios del sistema de control. Su capacidad nominal es de 9.000 cajas/hora.

- Área de salida: en las mejores condiciones una salida equivale a una única tienda. Si el flujo lo aconseja, es posible asignar varios destinos a una misma salida. En este caso, nos surgirá un problema: ¿cómo distinguir las cajas que van a cada pedido? La solución más eficaz es usar etiquetas de colores adheridas en la zona de entrada. De esta manera el preparador podrá fácil y rápidamente discriminar el destino preciso de cada una de ellas. En este punto la capacidad es de 400 cajas/hora/Hombre.

El resto de procesos, cierre de *pallet* preparado, identificación y documentación, y extracción hacia los muelles de carga son procesos que exigen unos pasillos de circulación y consolidación, pero no tienen un gran impacto en la superficie ocupada.

(Continúa en pág. 30)



ANDREANI

UNA SOLUCION TRAS OTRA.



info@andreani.com / www.andreani.com

“ La aplicación práctica del cross-docking cuando la unidad recibida coincide con la unidad expedida es muy eficiente. Cuando la cantidad expedida es **menor** que la recibida, nos encontramos ante un “picking inverso”.



*El autor de la nota

JOSÉ IGNACIO GALÁN

Es el responsable de desarrollo de negocio para América Latina en Vanderlande Industries. Desde febrero de 2012 se encuentra encargado de la oficina de Vanderlande Industries en la ciudad de Buenos Aires. Cuenta con amplia experiencia en el área logística tanto en centros de distribución como en el área de tratamiento de equipajes en aeropuerto. Es ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, tiene un postgrado en Logística Integral y es MBA en la Universidad Politécnica de Catalunya (España).

LOS RESULTADOS

Cuando hablamos de *pallet* completo hay pocas dudas: eliminamos coste de piso, recursos y tiempos dedicados al almacenamiento. Además, se simplifican o eliminan tareas ajenas tanto administrativas como las propias del mantenimiento de un stock.

Para el caso de la fracción de *pallet*, en el que debemos afrontar una inversión como única salida viable, los ahorros esperables en la práctica, nos referimos a un estudio publicado por la Ing. Gloria Grau (2009).

En primer lugar, indica que para las empresas el principal factor es el mejor aprovechamiento del piso, pero señala además otros como son: crecientes volúmenes de cajas a servir, menores tiempos de servicio, y dificultad en formar y retener al personal de almacén. Entre los factores que frenan la adopción se citan los costes de la inversión, dudas sobre la flexibilidad y miedo a la integración con el software.

A continuación, un caso práctico de aplicación en el que una empresa anónima aporta los resultados que obtuvo a lo largo de su puesta en marcha. Esta puesta en marcha fue progresiva, ya que al principio se mantenía un sistema mixto de preparación, combinando *picking* y *cross-docking*. Las conclusiones de este estudio fueron:

- El primer año, realizando un *picking* previo para alimentar el clasificador de zapatas deslizantes desde el stock, el ahorro fue del 17 % de los costes operativos. Este provino del promedio ponderado de reducción de personal (9 %), materiales (17 %) y otros accesorios (56 %).
- Los siguientes años, a medida que se aumentaban los volúmenes en *cross-dock* y se lograba un aprovisionamiento directo, se aumentaron los ahorros significativamente. El *Payback* final (Ahorros operativos/Inversión Total) fue de 1,2 años y la Tasa Interna de Retorno (TIR) de dos dígitos.

En definitiva, el análisis económico ratifica la viabilidad de la aplicación del concepto de *cross-docking* en un entorno de distribución comercial. En el terreno de los hechos, hay que decir que son varias las empresas que se están beneficiando de este cambio filosófico y tecnológico en Argentina, Chile y Uruguay. Así se demuestra una vez más que los mayores avances se dan siempre al unir una visión innovadora de las operaciones con el rigor y la disciplina en su aplicación.



"The More Efficient Way to Achieve Corporate Goals"

miebach
the supply chain engineers



Supply Chain Structures

Diseño de redes
Optimización de la Cadena de Suministro
Estrategias de abastecimiento
Análisis de tercerización de servicios
Optimización de inventarios



Material Handling Engineering

Diseño de Plataformas Logísticas y Cds
Definición del grado óptimo de automatización
Gestión de ofertas, licitación y contratación de equipamiento logístico
Project Management



People & Organization

Desarrollo organizacional
Definición de perfiles
Capacitación y entrenamiento
Co-gestión interino
Gestión del cambio



Information Processes

Desarrollo de estrategias de IT
Diseño de procesos y especificación de requerimientos
Gestión de ofertas y licitación de software (WMS/TMS/SCM)
Implementación del software

Av. Cerviño 4449 4º Piso - Buenos Aires (C1425AHB) - Argentina
Teléfono: + 54-11-4771-2020 / Fax: + 54-11 4771-2221
www.miebach.com - Contacto: buenos-aires@miebach.com

Fundación Temaikèn

LOGÍSTICA Y *SUPPLY CHAIN* EN BIOPARQUES



Dos cadenas logísticas distintas pero

estrechamente interconectadas están

presentes en la actividad y en la gestión

de este complejo que atiende con

dedicación miles de visitantes al año y,

simultáneamente y en relación directa

con su misión, protegen, cuidan y

alimentan animales de múltiples especies

de manera personalizada.

La Fundación Temaikèn es una organización nacional sin fines de lucro que trabaja para proteger la naturaleza, educando, investigando y conservando especies y ecosistemas junto a otras instituciones, e involucrando a toda la sociedad. Conformada por diversos pilares, uno de ellos es el Bioparque, ubicado cerca de Belén de Escobar, provincia de Buenos Aires, en un predio de 29 hectáreas donde se combinan jardín botánico, zoológico, acuario y salas de interpretación de la naturaleza.

En el Bioparque, la atención y la provisión de insumos y de alimentos, tanto para los animales como para los visitantes, no es responsabilidad de un único sector, sino que es resultado del trabajo conjunto de varios de ellos. Para esto, resulta fundamental el análisis de diferentes variables que permiten la previsión de factores clave para un buen servicio.

El departamento de Nutrición Animal es responsable de la compra y del abastecimiento de los alimentos frescos y congelados que contienen las dietas de los animales. El sector de Almacén se encarga de la provisión de los alimentos balanceados, y otros insumos como productos para la gastronomía, restaurantes y de limpieza, uniformes de empleados, etc.

UN FORECASTING CON MUCHAS VARIABLES

La demanda de todos los productos registra una estacionalidad en relación directa con la afluencia de público. “La planificación de las compras parte de la estimación de visitantes que hace el depar-

tamento de Marketing, junto con el Centro de Atención al Visitante. Ese es el disparador que luego toma gastronomía para considerar sus ventas y, a partir de esa estimación, hacemos la proyección de compras necesarias en función del stock y de los escenarios previstos”, explica Alcides Godoy, responsable de Almacén.

Marketing realiza esta estimación mensualmente. Parte de una proyección anual y cada mes la va ajustando en función de variaciones, de años anteriores y de las promociones, entre otras variables. El parque recibió 590.000 visitantes en 2012 y proyecta para este año 600.000, siendo el mes de julio el más fuerte, como consecuencia de las vacaciones de invierno en Argentina y en Uruguay.

Pero la afluencia de público también varía en función del clima. “Quizás para un fin de semana largo esperamos 10 mil personas por día, pero si llueve posiblemente recibamos solo 200. Entonces, tene-



mos que remodelar la estructura de mercadería que teníamos preparada”, explica Alcides. La proyección de visitantes es también importante para la previsión del consumo de los animales pues puede incidir en su actividad.

Malena Magariños, responsable del área de Nutrición Animal, explica además que el consumo de carne y de la producción del bioterio aumenta en las épocas reproductivas de ciertas especies. Agrega: “Nosotros presupuestamos en base a los consumos del año pasado. En el transcurso de este año vamos actualizando los datos, porque entraron más animales o porque se les modificó la dieta y cambian sus consumos”. Las variaciones también pueden ser consecuencia de incautaciones o rehabilitaciones de animales que quedan en custodia en el Centro de Reproducción de Especies (CRET). “Estas son las únicas causas por las que se reciben animales extraídos de su hábitat natural”, aclara Malena.



UNA DIETA PARA CADA INDIVIDUO

El Bioparque Temaikèn cuenta con alrededor de 7.500 animales, de 385 especies distintas, en su mayoría autóctonas y amenazadas. En general, este número no varía mucho en el tiempo, excepto al recibir incautaciones de la Secretaría de Fauna, que decomisa animales de ferias ilegales o del tráfico de especies para que los profesionales del Bioparque los rehabiliten y liberen. “Aunque no es muy frecuente, pueden llegar sorpresivamente, 600 tortugas y 1000 aves, por ejemplo. Lamentablemente el número de estos animales muchas veces puede disminuir a lo largo de los días, ya que mueren por causa del estrés y el maltrato que han recibido antes de llegar aquí”, señala Malena.

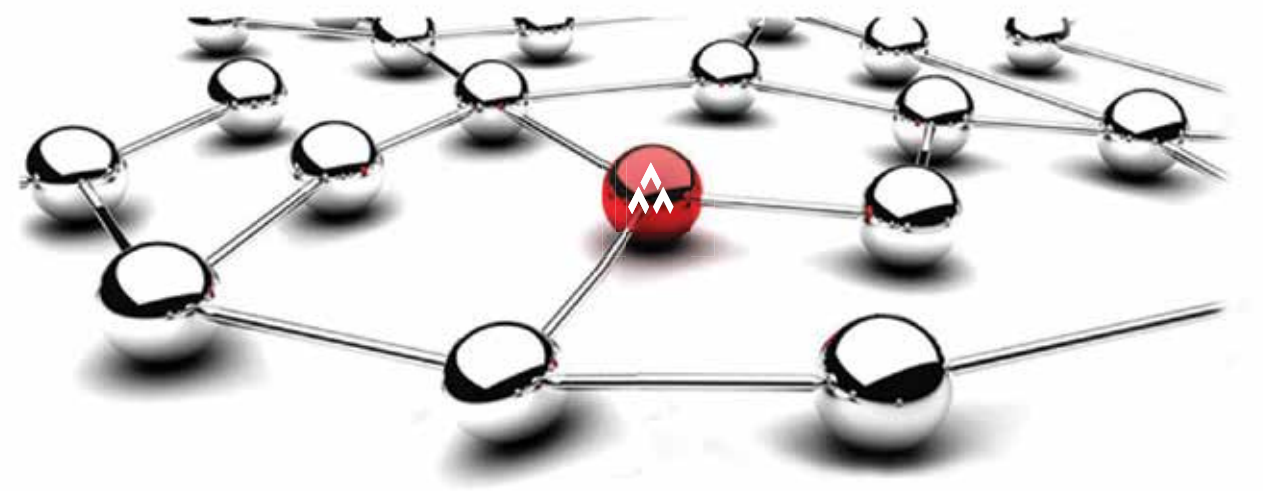
“Como nuestra colección es sumamente variada, en especial en lo que respecta a aves, tenemos una variedad de productos muy grande y algunos bastante especializados”, explica. Los pájaros de especies passeriformes, por ejemplo, comen semillas como mijo o alpiste mezclados con vitaminas, frutas, insectos, etc.

El área de Nutrición Animal formula y elabora alrededor de 3.000 dietas por semana para todos los animales del Bioparque: mamíferos, aves, peces y reptiles, según las necesidades de cada individuo, para evitar deficiencias nutricionales. Se tienen en cuenta la edad, el sexo, la época del año, el estado fisiológico y sanitario de cada animal. Entre los ingredientes se incluye la carne vacuna (media res y pulpa) y aviar (pollo entero y supremas), 15 tipos de pescado y mariscos (calamares, camarones, langostinos, etc.), más de 20 tipos de alimento balanceado y semillas, huevos, frutas y verduras, pasto, ramas, hojas frescas y alfalfa.

(Continúa en pág. 36)

Localización.

Esencial para el desarrollo logístico.



*Nosotros lo sabemos.
Es por eso que nuestro trabajo va de la mano del suyo.*

 **MERLO**
Negocios Inmobiliarios

► Inmuebles industriales ► Depósitos ► Centros de distribución ► Inmuebles comerciales

www.merlo.com.ar | info@merlo.com.ar **Consúltenos | 4957-3092**



ATENDIENDO HáBITOS DE ALIMENTACIÓN

Algunas dietas son muy difíciles de reproducir en cautiverio, pero para evitar que pierdan su hábito natural, el área de Nutrición Animal también trabaja en un Bioterio para conseguir algunos de estos alimentos frescos más necesarios. Además, los cuidadores y especialistas en comportamiento de fauna utilizan todas las herramientas y elementos disponibles para incentivar a los animales a trabajar sus instintos de búsqueda. Por ejemplo, esto se logra camuflando los alimentos más atractivos dentro de cajas o elementos naturales, o ubicándolos en lugares de difícil acceso de sus ambientes, para que los animales deban trabajar y utilizar todos sus sentidos para encontrarlos.

“Un oso hormiguero puede comer más de 10.000 hormigas por día en la naturaleza. No podemos criar esa cantidad. No dejamos de darle la mayor cantidad de hormigas posible, pero a partir de sus requerimientos nutricionales, recreamos su dieta a partir de lo que disponemos. Se hacen licuados con carne picada, alimentos balanceados, banana, miel, germen de trigo y suplementos de vitaminas y minerales”, explica Malena.

A su vez, dentro de cada especie hay individuos que por alguna razón comen distinto o tienen una adaptación diferente. Por caso, el hospital de la Fundación recibió un tamandúa, similar a un oso hormiguero pequeño, que fue atropellado en una ruta de Misiones. Lo operaron y lo rehabilitaron, pero su alimentación no fue sencilla ya que estaba acostumbrado a comer libremente hormigas y termitas. “Su adaptación llevó mucho trabajo. Tuvimos que desarrollar la dieta exacta para cubrir con todos los requerimientos y luego lograr que empezara a consumirla. Lo hicimos recreando sus comederos naturales, hormigueros y termiteros, y poniendo el licuado adentro, de modo que al buscar hormigas, como lo haría en la naturaleza, se encontrase con este alimento y de a poco lo fuera aceptando”.

Los caballitos de mar comen un pequeño camarón denominado mysis. En tanto es complicado conseguir ese alimento, se recrean pastas con distintos componentes que cumplen nutricionalmente con todos los requerimientos. La adaptación de los caballitos es especialmente difícil. Requiere un trabajo de día a día. Más allá de la alimentación, el agua de los acuarios está acondicionada según las necesidades de cada especie y están dispuestas según los ambientes que comparten en la naturaleza: río, poza de marea, océano, invertebrados, reef y peces amazónicos.

También en el lugar de las aves cada especie tiene requerimientos especiales: las espátulas africanas y rosadas se alimentan de crustáceos, pescados pequeños y caracoles que están en las lagunas y que en muchos casos influyen directamente en sus atributos físicos, como su pigmentación. Si bien en cautiverio reciben cornalitos, sería imposible cubrir todos los requerimientos nutriciona-

(Continúa en pág. 38)

iFLOW LOGISTICA
INTEGRATED LOGISTICS FLOW

secos
congelados
refrigerados

**EN TODAS PARTES
CON CUALQUIER CLIMA
TODO EL TIEMPO ...A TIEMPO**

5530-8000
www.iflow.com.ar

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

Fotos: Arq. Claudio Manzoni



les de esta especie. Por eso, Nutrición prepara una pasta con alimento balanceado de flamenco y pollo, siendo este último muy consumido por las aves.

UN PECULIAR REGISTRO DE LOS CONSUMOS

El equipo de Nutrición Animal utiliza un programa de formulación de raciones, cuya información luego vuelca en planillas sectorizadas por ingredientes (carne, pescado, balanceados, frutas y verduras, etc.) y recintos o animales.

En estas planillas se detalla el consumo diario, ya sea de cada individuo o de grupos. El primer caso es más común entre los animales más grandes, como la chita, el tigre o el puma. Diferente es el caso de las aves, como las vulturinas: dado que están en el mismo recinto es difícil separarlas, si bien se formula una dieta para cada una, aunque después coman juntas. Además es difícil llevar un control individual ya que muchas aves que comen no pertenecen al Bioparque, sino que son “forasteras” que vuelan desde zonas cercanas para alimentarse. Por eso, al momento de preparar las raciones para los recintos, se tiene en cuenta este factor y se calcula mayor cantidad. “Los animales pueden comer menos o necesitar más que lo que se les da. Estos desvíos no se perciben en el control del presupuesto alimenticio, sino que los advierte el cuidador, quien pasa el parte sobre el estado de los animales y avisa a los veterinarios o a Nutrición cuando advierte cambios en el

consumo”, explica Malena. De esta manera, diferentes áreas se integran y trabajan en conjunto para lograr el bienestar animal.

RECEPCIÓN Y PROCESO DE ALIMENTOS

Todos los alimentos tienen un plan de entregas en el depósito y en las cámaras, ya sean frescos o balanceados, y los operarios van analizando el inventario para no generar excedentes o faltantes de stock.

El sector de Almacén tiene entregas pactadas con los proveedores de balanceados cada 15 días o un mes, dependiendo de cada producto. Para preservar la calidad de los alimentos, el stock es pequeño, con gran rotación. Con las planillas elaboradas por Nutrición, se evalúa el consumo, se repone el stock y se pactan entregas. Grupo Pilar provee el 90% de los alimentos balanceados, según los componentes que indica Nutrición, y los entrega en bolsas de 25 o 50 kg.

Nutrición controla el stock y las entregas de productos frescos. Recibe frutas y verduras dos veces por semana, que almacena en una cámara frigorífica. La carne pulpa y los cortes le llegan en cajas envasados al vacío por un tema de calidad y de conservación, con una frecuencia de alrededor de dos veces por mes. Las medias reses se reciben de manera más espaciada, dado que son pocos los animales que consumen carne con hueso, básicamente los felinos y los cóndores.

(Continúa en pág. 41)

Velocidad de respuesta?



Centro Logístico Zona Norte



(5411) 4114-3200
www.loginter.com.ar

Los pollos enteros son proporcionados también en cajas y una vez por semana se reciben las supremas, las cuales se trabajan el mismo día y se preparan pastas especiales para luego ser congeladas. Estas pastas contienen otros componentes como carne picada, pescado y alimentos balanceados molidos, dependiendo de la especie.

La pescadería está ubicada al lado del acuario. Todas las mañanas los operarios de Nutrición preparan las dietas y, según el pez que hay que alimentar, al pescado lo cortan distinto. Y no todos comen lo mismo. “Se busca la variedad porque si no, la dieta no sería nutricionalmente completa y el animal se podría aburrir y dejar de consumir”, explica Malena.

También se obtienen alimentos del Centro de Reproducción de Especies (CRET), ubicado a pocos kilómetros del Bioparque, que cuenta con una pequeña parcela destinada a la producción de pasturas, ramas forestales y plantas (álamos, sauces, etc.). Todos los días, los operarios cortan ramas y pasto y los entregan al Bioparque, ya que muchos animales son folívoros.



ALIMENTANDO A LOS PEQUEÑOS

Los alimentos para el Centro de Incubación y Recría del CRET se envían desde el Bioparque y desde la cocina del Centro de Reproducción. La alimentación de los pichones es muy particular y en general se alimentan con productos especiales, muchas veces importados. “Durante la etapa que denominamos crianza comen las papillas que se preparan en el centro y son alimentados por especialistas en la crianza y cuidadores. Luego, el pichón comienza una transición hacia su dieta de adulto y ahí entra en juego Nutrición proveyéndolos de stock”, señala Malena. Pocos alimentos se cocinan. Se hierven verduras, como zapallos, calabazas y zanahorias, para favorecer el proceso digestivo de los animales y los huevos, en su totalidad, por una cuestión de sanidad.

LA GASTRONOMÍA Y EL CIRCUITO INTERNO DE ALMACÉN

Los once locales de gastronomía del Bioparque son de la Fundación, es decir, no están tercerizados, y se abastecen del almacén central, mediante estimaciones y reaprovisionamientos semanales. El personal de Gastronomía trabaja en conjunto con el de Compras para mantener un stock ajustado y no tener problemas con el vencimiento

de los alimentos. Todos los restaurantes abren los fines de semana, en vacaciones y fechas especiales. Cuatro prestan servicios todos los días de la semana.

El sector de Almacén tiene diseñado un cronograma de entregas y de pedidos que se realizan de forma unificada. “Los locales hacen sus pedidos los domingos y los miércoles y nosotros los consolidamos. Los lunes hacemos una comparación entre pedidos y stock, consideramos si es necesario reaprovisionar algún producto y en la semana se hacen los pedidos a proveedores. Para el almacén y la distribución interna contamos con un autoelevador y un utilitario eléctrico con un batán”, explica Alcides.

Los ítems que se manejan son unos 1200. De estos, 700 corresponden a gastronomía, insumos, limpieza, descartables y nutrición animal, y 500 a uniformes. “Todo insumo que requiera el parque pasa por el depósito central”, explica.

IDENTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LOS ALIMENTOS PARA ANIMALES

En el equipo de Nutrición trabajan seis operarios y un encargado en el Bioparque, y el mismo número de empleados en el CRET.

Cada bolsa de alimento está rotulada y tiene un cartel identificatorio. A partir de las planillas que genera Nutrición, los operarios

preparan las dietas con los productos y con las cantidades correspondientes en recipientes de diversas medidas según las necesidades, los cuales rotulan con la identificación del recinto del animal. Luego realizan el reparto y los entregan en los distintos sectores. Los cuidadores saben perfectamente qué come cada animal, por lo que son los primeros en detectar si hubo algún error.

EL ALMACÉN

En este sector Almacén trabajan tres operarios y un administrativo, quienes reconocen los productos por posiciones fijas, en tanto están clasificados por rubros e identificados con carteles para que cualquiera pueda armar un pedido sin requerir de un exhaustivo conocimiento. La reciente implementación de un software de almacenes, permitirá, siguiendo un mapa estratégico, que en 2014 exista la identificación por código de barras.

CALIDAD Y EXCELENCIA ASEGURADAS POR PROTOCOLOS PARA PROVEEDORES

La exigencia a los proveedores con los estándares de calidad tiene el mismo nivel tanto para los productos destinados a los animales como





para los visitantes. El Bioparque mantiene protocolos de recepción de mercancías y, a su vez, trabaja con una empresa tercerizada que le brinda asesoramiento en calidad, higiene de gastronomía y nutrición.

“En lo que respecta a gastronomía –explica Alcides– hacemos un seguimiento minucioso de controles de calidad desde la recepción de los productos hasta que estos llegan a los puestos, los cuales deben también cumplir con normas. Tratamos de que la misma excelencia que ve la gente en el parque, sea también puertas adentro”.

El área de Nutrición trabaja con un solo proveedor de frutas y verduras, otro de carne y unos pocos de pescados. En cada recepción de mercadería, toma una muestra para analizar la calidad, previo a aceptarla. “Los proveedores ya nos conocen y saben de nuestra exigencia. Nos ha pasado de tener que devolver partidas, pero por suerte no tenemos muchos problemas”, comenta Malena. Y de igual modo opina Alcides: “Somos muy exigentes con esos controles y en caso de incumplimiento por parte de los proveedores, rechazamos la mercadería”.

DESECHOS E INICIATIVAS SUSTENTABLES

En cuanto a los desechos, cada sector es responsable de los suyos y cuenta con cestos para separar el plástico y el cartón. Alcides señala que la Fundación desarrolla un programa de responsabilidad ambiental, “enfocado en que todos tomemos conciencia de los desechos que producimos, para generar los menos posibles y destinarlos al reciclado. En este sentido, los locales gastronómicos reciclan también el aceite de cocina para convertirlo en biodiesel”. Asimismo, el área de compras acordó con los proveedores de insumos descartables la obligación de contar con certificación FSC. Cada semana, la Compañía Argentina de Reciclado retira los desechos de los lugares ya designados.

Por su parte, el área de Nutrición asegura que no genera grandes desperdicios. Todos los días prepara las dietas que los cuidadores suministran luego a los animales. El personal encargado de limpiar los recintos junta los desechos en bolsas y las coloca en los contenedores ubicados en las calles perimetrales, para ser después reiteradas por los servicios específicos.



Despachantes de Aduana
Comercio Exterior y Consultoría Profesional



contacto@avef.com.ar | www.avef.com.ar
Bolívar 355 Piso 5° | C1066AAG | C.A.B.A.
+54-11-4343-8424 | +54-11-4343-2624

Naturaleza en peligro

Argentina presenta una gran riqueza de hábitats y recursos naturales, motivo por el cual se ubica en el puesto 17 entre los países con mayor diversidad de especies. Sin embargo, sigue la tendencia mundial por la cual año tras año se evidencian procesos de deterioro en los hábitats y desaprovechamiento de recursos naturales, consecuencia de su uso irresponsable. La constante degradación de hábitats hace que las especies que los habitan disminuyan a un ritmo entre 100 y 1.000 veces superior al natural. La biodiversidad a nivel mundial ha disminuido en un 30% entre 1970 y 2008. Fundación Temaikèn trabaja para dar a conocer algunas de las especies autóctonas más amenazadas.

¿QUÉ ES LA FUNDACIÓN TEMAIKÈN?

Fundación Temaikèn es una organización nacional que trabaja para proteger la naturaleza, educando, investigando y conservando especies y ecosistemas, priorizando los autóctonos, junto a otras instituciones e involucrando a toda la sociedad. Si bien su aspecto más conocido es el Bioparque ubicado en Belén de Escobar, actualmente la Fundación Temaikèn se sustenta sobre seis pilares:

- Programas de conservación: de especies autóctonas en peligro de extinción o amenazadas.
- Programas de educación: acciones educativas y de sensibilización de la sociedad.
- Proyectos de investigación: para comprender el estado de la vida silvestre y recomendar acciones de conservación.
- Bioparque Temaikèn: donde las personas disfrutan de atracciones, actividades y presentaciones didácticas, en nueve áreas y 19 recintos, con 7.400 animales de 385 especies. Es el lugar en el cual se dan a conocer la mayoría

de sus acciones y se protege a través de la educación de sus visitantes.

- Centro de Reproducción de Especies (CRET): investiga y trabaja en la reproducción de especies y en la recuperación de las afectadas por problemáticas ambientales y tráfico ilegal. Cuenta con el Centro de incubación y re-cría; el Bioterio; un área de cuarentena; y recintos.
- Reserva Natural de Osunúnú: área de 174 hectáreas protegida por la Fundación, que integra el sistema de Áreas Protegidas de la Provincia de Misiones.

La Fundación, señala Alcides, trabaja sobre un mapa estratégico para propagar su misión: “La idea es difundir este mensaje, para que sepan no solamente lo que es el Bioparque, sino todo lo que hay detrás”.

Para conocer Fundación Temaikèn:
www.temaiken.org.ar

TEMAIKÈN EN CIFRAS

VISITAS Y SERVICIOS AL PÚBLICO

- Recibe cerca de 600.000 visitantes al año.
- Recibe 120.000 alumnos al año, de todo el país, en visitas educativas.
- Brinda 20.000 becas al año para participar en las visitas educativas al Bioparque.
- Cuenta con 11 áreas de gastronomía.

EL BIOPARQUE

- Alberga 7.500 animales de 385 especies distintas.
- Rehabilitó 1.750 animales provenientes del tráfico ilegal en el CRET en los últimos 10 años.
- Recibió 4.700 animales desde el año 2000, producto de 20 incautaciones.
- Atiende 1.720 animales por año en el Hospital Veterinario.
- Dedicó 47 hectáreas del bioparque y del CRET para conocer y proteger especies con alto valor de conservación.

LOS ALIMENTOS PARA LOS ANIMALES

Consumo mensual:

- 10.000 kg de alimento balanceado y semillas
- 1.500 kg de carne vacuna
- 1.700 kg de pollo
- 1.700 kg de pescado
- 9.200 kg de frutas y verduras
- 800 kg de ramas, 1.950 kg de pasto fresco y 335 fardos de alfalfa
- 4.500 animales de Bioterio (en época reproductiva puede duplicarse)

Para su conservación y procesamiento se cuenta con:

- Una cámara para conservar pescado de 6,70 m³
- Una cámara para frutas y verduras de 22,40 m³
- Una cámara para carne de 59,65 m³ con una antecámara de 19,60 m³.
- Dos cocinas
- Una carnicería
- Una pescadería

EL ALMACÉN

- Destinado a alimentos, bebidas, descartables, folletería y elementos de limpieza (los alimentos balanceados está en otro depósito).
- Ítems: 1.200
- Superficie del Depósito central: 808 m², más anexos para uniformes y materiales eléctricos.
- Altura: 7,80 metros a 9,00 metros.
- Racks: 6, con 270 posiciones.
- Equipamiento para mover las cargas:
 - Autoelevador Toyota eléctrico, con capacidad para 1,5 Tn
 - Vehículo de carga eléctrico marca Melex
 - Batán con capacidad de 1 Tn
- Equipamiento para frío:
 - 2 cámaras de baja temperatura (-18°) con capacidad para almacenar 80 m³
 - 1 cámara de media temperatura (4-6°) con capacidad para almacenar 25 m³
 - 2 heladeras



Alimentar es cuidar

Una de las mayores atracciones de Temaikèn es, sin duda, la alimentación de los hipopótamos. El Bioparque cuenta con dos hembras, cada una de las cuales pesa casi 2 toneladas y consume alrededor de 50 kg de alimento por día: 11 kg de balanceado, 20 kilos de pasto fresco, 6 kilos de calabaza y zapallos y recibe también, como enriquecimiento, sandías y melones.

Los cuidadores utilizan sesiones de entrenamiento para que los animales repitan determinadas conductas que faciliten sus verificaciones veterinarias. Además, aprovechan estas sesiones para brindarles “enriquecimientos”, es decir complementos de sus dietas que ellos disfrutaban particularmente para generar una respuesta positiva. En el caso de los hipopótamos, esto puede ser vegetales y frutas frescas. Este entrenamiento también constituye una atracción educativa para los visitantes del Bioparque.

Aunque muy por debajo de las cantidades de alimento que consumen los hipopótamos, otros animales que se destacan por el volumen de sus dietas son los tigres, las grullas, que comen variado, y los cóndores, que se alimentan de carne con hueso, pollo, roedores, codorniz y ratas, entre otros animales.

Los entrevistados



MALENA MAGARIÑOS

“Soy ingeniera agrónoma y me estoy especializando en nutrición animal. Siempre tuve una lucha interna, porque mi carrera me gusta mucho, pero producción de animales para consumo humano en las condiciones usuales no me cierra. Trabajé en la Universidad de Luján, donde estudié, en la cátedra de Nutrición y en el tambo, cuando surgió la oportunidad de trabajar en Temaikèn. No tenía experiencia en animales silvestres, por lo que me puse en contacto con nutricionistas de *Animal Kingdom*, en Estados Unidos, y del zoológico de Buenos Aires. Actualmente, soy supervisora de Nutrición Animal. Fue una oportunidad única. Encontré ese giro que necesitaba para mantenerme relacionada con los animales y con su nutrición, buscando asimismo su bienestar, para que dentro del cautiverio puedan vivir de la mejor manera posible. Cada día es un nuevo desafío.”



ALCIDES GODOY

“Trabajar en una organización cuya misión es muy noble y leal le da un plus a la tarea. No hay muchas organizaciones que ofrezcan esta posibilidad. Uno aquí hace su trabajo y se siente satisfecho. Por otro lado, la organización es muy flexible, abierta a los cambios y escucha a la gente. Aún más: poder dar una vuelta después de almorzar o hacer una reunión en un ámbito como este es fabuloso.”

almatec
Soluciones en Equipamiento para Logística

Equipos que incrementan su Productividad
Todas las Soluciones para pasillos súper angostos



Apiladora Traccionaria

LANDOLL

Autoelevadores de Torre Articulada y Ataque Lateral

Paltrans
Reach



Apiladora Reach

Nos Mudamos. Nuevos Teléfonos: 6091-9602 y 4295-1633 (rot.) | ventas@almatec.com.ar | www.almatec.com.ar

Los desayunos de actualización del primer cuatrimestre de 2013

Las actividades presenciales de ARLOG





Javier Rojo, Fernando Bonomi, Javier Fernández y Marcelo Arce, presidente de ARLOG



Pablo Martorelli, Fernando Bonomi y Javier Fernández



Marcelo Arce y Pablo Martorelli

Se contó con las disertaciones de Pablo Martorelli, presidente del Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF), y de Fernando Bonomi y Javier Fernández, gerente operativo y comercial de MSI Logística, respectivamente.

Pablo Martorelli destacó que “un siglo se tardó en consolidar la red ferroviaria, entre 1857 y 1957, y sólo dos años para desactivarla, de 1989 a 1991”. A continuación señaló que, en la actualidad, “el 60 por ciento de la red está inactiva y semidepredada”.

Remarcó que el ferrocarril es necesario para el futuro, aunque obviamente no será el mismo del pasado. “La red básica podrá ser respetada, pero se deben generar nuevos enlaces y corredores; ejes transversales internacionales. El transporte seguro de pasajeros lo demanda, el transporte masivo de cargas lo necesita y la economía de costos lo impone, ya que estamos transportando muy mal y caro. Incluso, es más caro el transporte interno que el internacional”, subrayó.

Martorelli se refirió a un plan a 10 años para la construcción de 10 mil kilómetros de vías, túneles, puentes, con el propósito de aumentar la circulación de trenes, con más peso por eje y más velocidad, a un costo de 40 mil millones de dólares.

Añadió que como consecuencia de la posición geográfica clave que ocupa la Argentina respecto de los ejes de vinculación de las naciones del Cono Sur, con corrientes circulatorias internacionales que atraviesan nuestro territorio, el ferrocarril puede dar respuestas en tiempo y lugar, como elemento dinamizador socio-económico pluralista, de bajo costo relativo y absoluto, independientemente de distancias y niveles de tráfico.

También presentó el programa Unión Pacífico, que apunta a integrar puertos y zonas productoras argentinas con puertos chilenos a través del paso Pehuenche-Las Leñas. Apunta a mover 150 mil teus. Su propósito es “reactivar y operar los ramales ferroviarios desactivados o sin servicio de pasajeros que atraviesan los municipios, con el fin de brindar servicios de transporte de pasajeros, encomiendas, turismo y cargas, generando a la vez proyectos de desarrollo comunitario, social, productivo, turístico y educativo”.

El sistema ferroviario a reactivar integra más de mil kilómetros. Comunica siete puertos argentinos con tres chilenos, accediendo a tres pasos internacionales a través de la Cordillera de los Andes. Esas conexiones, además, permiten el acceso a los tráficos internacionales de Brasil, Paraguay y Uruguay.

TRANSPORTE INTERMODAL

Fernando Bonomi y Javier Fernández, ejecutivos de MSI Logística, se expresaron sobre el sistema intermodal. Indicaron que la combinación más común es la del camión con el ferrocarril. Subrayaron que es un servicio integrado a un costo total más bajo. “La baja participación del ferrocarril se debe a las características de la red, al desarrollo de servicios integrales y masa crítica”, según Bonomi.

Con relación a los costos ejemplificaron que “en un flete Buenos Aires-Chile de 3.500 dólares vía intermodal se registra un ahorro de 500 dólares”, de acuerdo con Fernández. También enumeraron los beneficios indirectos del servicio intermodal: la flexibilidad logística, la sustentabilidad, almacenamientos gratis, y stock en tránsito. Al respecto, expresaron que la participación de dos o más modos genera un resultado logístico superior a la suma de los modos individuales.

A modo de conclusión manifestaron que, con los recursos disponibles, se podría incrementar notablemente el volumen de carga transportable vía una solución intermodal. “Sólo es necesario el trabajo conjunto de todos los actores”, puntualizaron.

Nuestro negocio es
acompañarlo
a usted
en el suyo



Lo invitamos a encontrar y gestionar
soluciones logísticas capaces
de acompañar el crecimiento de su negocio
y sus ciclos estacionales.

Almacenamiento y Preparación de Pedidos

Recepción de mercadería palletizada y a granel
Desconsolidado de contenedores y estampillado
Administración de inventarios
Picking y preparación de pedidos
Embalaje e identificación de bultos
Reprocesos, reembalajes, armado de sets
Impresión remota de documentación

Distribución de Mercadería

Ruteo
Entregas en todo el país

Logística Inversa

Rescate de mercaderías
Devoluciones
Recepción de reciclables

GESTION LOGISTICA SBO

Panamericana Km.37.7 - Ramal Campana, Colectora Este.
Teléfonos: (11) 5431-5771/2/3/4
Sitio web: www.gestionlogisticasb.com.ar
E-mail: contactenos@gestionlogisticasb.com.ar



Victor Varone, Gabriel Iezzi, Javier Rojo (moderador), Carlos Mansilla, Marcelo Arce (presidente ARLOG).

El tema fue tratado por los abogados Gabriel Iezzi y Víctor Varone, junto con el especialista en criminalística Carlos Mansilla.

Explicaron que la Mesa Interempresarial de Piratería del Asfalto se constituyó como referente de la lucha del sector logístico contra el robo de camiones, mercadería y los múltiples perjuicios que esta modalidad delictiva acarrea. Dicha mesa está compuesta por los ministerios de Seguridad y de Salud de la Nación, el Ministerio de Seguridad y Justicia de la provincia de Buenos Aires, la Procuración de la ciudad de Buenos Aires, la Dirección Nacional de Migraciones, la AFIP y ARBA (Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires).

Los abogados penalistas del estudio Iezzi Varone mencionaron los números representativos de este flagelo: el 67 % de los robos de camiones se produce en el Gran Buenos Aires, el 22 % en la ciudad de Buenos Aires y el resto en el interior. El 52 % de

los robos de camiones se da en la Zona Sur, el 31 % en Zona Oeste y el 17 % en Zona Norte. Los partidos con mayor incidencia son Lomas de Zamora (18 %), Lanús (11 %) y Florencio Varela (10 %). A su turno, el barrio porteño con más delitos de este tipo es Parque Patricios (13 %).

También destacaron el notable aumento de la piratería del asfalto durante el fin de semana, a pesar de que el día de mayor incidencia de robos sigue siendo el martes. En tanto, entre las 6 de la mañana y las 12 del mediodía ocurre el 58 % de los delitos de este tipo.

En cuanto al tipo de mercadería, el 31 % de los delitos corresponde a sustracción de alimentos; un 20 %, a productos de perfumería, y un 17 %, a electrodomésticos. Según estadísticas del estudio de abogados, las pérdidas por este delito se estiman entre los 150 y 170 millones de dólares al año, que incluye el robo de los propios vehículos.

» El Encuentro Logístico más importante de Latinoamérica
» *Latin America's Most Important Logistic Event*



EXPO LOGISTI-K

Logística y Movimiento de Mercaderías

11va Exposición Internacional de Equipamiento, Tecnología y Soluciones para la Logística y el Flujo de Información y la Cadena de Abastecimiento

11th International Exhibition of Equipment, Technology and Solutions for Logistics, Flow of Information and Supply Chain

► 12 al 15 de Agosto

2014 » LA RURAL
Predio Ferial de Buenos Aires

www.expologisti-k.com.ar

Seguinos en



SUPPORTS
LOGISTI-K



INDUSTRY SPONSOR



INTERNATIONAL SUPPORT



SUPPORTS SCAN TECH



COMMUNITY LINK



ORGANIZES





Gabriel Iezzi



Carlos Mansilla



Víctor Varone

La frecuencia diaria de delitos contra el transporte de carga es de 4 hechos por día, en todo el país, aunque ese número viene subiendo en los últimos meses, de acuerdo con el registro de los abogados. Los casos no consumados, en tanto, representan un promedio del 25 % de las tentativas.

Iezzi y Varone compartieron, luego, información de la Superintendencia de Seguros de la Nación, cuyos índices de siniestralidad ratifican los que ellos elaboran. De hecho, destacaron una disminución de los siniestros de robo total en la ciudad de Buenos Aires, pero una situación inversa en la Zona Sur del Gran Buenos Aires.

A modo de conclusión, señalaron que hace falta una investigación científica de esta modalidad delictiva, y la creación de una fiscalía especializada en la Zona Oeste del Gran Buenos Aires, similar a las creadas en Escobar, San Martín y recientemente en Lomas de Zamora.

Añadieron que es fundamental tener un plan de contingencia para cada situación, sea choque, robo o vuelco, junto con un buen programa de "contra inteligencia" y un buen proveedor de tecnología.

Por último, Carlos Mansilla, experto en seguridad satelital, manifestó que ya hay disponibles en el mercado equipos que ayudan antes, durante y después del robo. Al respecto, aclaró que los equipos y la tecnología son buenos, pero que en ocasiones lo que falla es su mantenimiento y cuidado.



OCA. Logística en una nueva dimensión.



0800-999-7700 - www.oca.com.ar





Lucio Zemborain, Ariel Urcola, Pablo Birbrayer y Rafael Zolezzi Firpo



El encuentro contó con las disertaciones de Lucio Zemborain, titular del departamento de Asuntos Laborales de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC); Ariel Urcola y Pablo Birbrayer, director general y socio de Prolarum, respectivamente, y Rafael Zolezzi Firpo, gerente de Logística de la cadena de venta de electrodomésticos Garbarino.

Lucio Zemborain señaló, respecto de las negociaciones salariales en marcha, que todavía hay que ver cómo se orientan los reclamos. Pero que el techo señalado por el resto de los acuerdos paritarios está en el 24 %. Así lo ratifican, según su punto de vista, los convenios salariales de los distintos gremios homologados por el Ministerio de Trabajo: 24 % para los obreros metalúrgicos (UOM) y empleados de comercio, además de 30 % para los de la estatal Aysa y 32 % para los encargados de edificios (SUTERH), aunque los dos últimos presentan una vigencia de 18 meses.

El laborista agregó que se prevé que la Asociación Bancaria logre un aumento similar, lo mismo que los estatales de UPCN y los obreros de la construcción (UOCRA), en tanto que la Federación Gremial del Personal de la Industria de la Carne obtendría un 23,5 % y los empleados de trenes (Federación Ferroviaria) y los choferes de micros (UTA), un 23 %. Sin embargo, aclaró que todos los convenios, excepto el de la carne, admiten sumas no remunerativas "ocultas", que a partir del reciente fallo de la Corte Suprema de Justicia resultan inconstitucionales y pasan a contar en las futuras indemnizaciones por despidos. Por ejemplo, los bancarios recibirán una compensación extraordinaria por única vez de 3.500 pesos. Y los colectivos, una suma no remunerativa de 3.880 pesos.



Nuevo Centro Logístico en Córdoba

El nuevo Centro de Distribución cuenta con características estructurales para brindar servicios de almacenaje de productos clasificados peligrosos, en tal sentido se destacan su red de incendio con rociadores automáticos (sprinklers), su mampostería tipo muros corta fuego, la instalación de luminaria antiexplosiva y su sistema de contención de derrames.

El CD cuenta con 3200m² cubiertos, amplias oficinas administrativas y vestuarios, su ubicación, sobre la Avenida Circunvalación y a sólo 5 km de la zona industrial más importante de Córdoba lo califican como estratégico.

El modelo de operaciones contemplado continúa con los lineamientos actuales de la compañía los cuales se basan en el PCRMA (Programa de Cuidado Responsable del Medio Ambiente), el Programa Depósito OK de CASAPE, el Sello CEDOL y el SGC ISO 9001:2008.



Av. Circunvalación Sur S/N entre camino a San Carlos y Canal secundario Nro 3 de la Ciudad de Córdoba

Ruta 12 km 83,5 (Nueva Ruta 6), Zárate / Calle 13 Parque Industrial Pilar, Pilar

Te.: 03487-442233 Fax: 03487-439370 www.zarcam.com.ar

CIACION ARGENTINA

En cuanto a la discusión con el gremio de camioneros, Zemborain comentó que el gremio exige un 34 % de aumento y FADEEAC ofrece un 20 % dividido en tres cuotas. El directivo añadió que “la mesa de FADEEAC no está dispuesta a negociar mucho más, porque perciben inflexibilidad del otro lado. Mañana habrá una nueva reunión. De no llegar a un acuerdo probablemente haya asambleas y paros sorpresivos”.

Luego Ariel Urcola y Pablo Birbrayer, director general y socio respectivamente de Prolaurum, consultora especializada en búsquedas ejecutivas se refirieron a la atracción y retención de talento profesional en el sector logístico. Ante el interrogante de cómo está el mercado, qué busca y cómo se hace para atraer y retener talento, los expertos de Prolaurum indicaron que hay dos puntos de vista: “Uno es el del empleador que percibe que hay escasez, son caros, son difíciles de retener los ejecutivos”. En tanto, los empleados remarcan que “hay oportunidades y demanda para los ejecutivos”.

Señalaron que hace falta un nuevo concepto de perfil profesional que busca el mercado que abarca a personas adaptables, flexibles, innovadoras y con capacidad de aprender y también a aquellas con idoneidad, experiencia, negociación, cultura organizacional. Expresaron que el desafío es desarrollar los talentos o combinarlos en equipos más allá de la edad de sus integrantes. Agregaron que supply chain es una de las áreas de mayor demanda de talento.

Por último Rafael Zolezzi Firpo, gerente de Logística de la cadena de venta de electrodomésticos Garbarino, aseguró que se necesitan líderes que sean parte del equipo y también equipos autodirigidos. Además instó a que los mandos medios pasen de ser activadores a facilitadores. Luego enumeró las competencias que debe tener un facilitador: trabajar en equipo, escuchar a sus colaboradores, comunicar los objetivos y novedades y estar orientado a los resultados, entre otras.



SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRALES
77 AÑOS LIDERANDO



www.tasalogistica.com.ar



Participaron Enrique Dentice y Osvaldo Pandolfi, de la Escuela de Economía y Negocios de la Universidad Nacional de San Martín; Pablo Ostapovich, presidente de Hormetal; Alejandro Badino, director de la consultora inmobiliaria Colliers International, y Eduardo Bastitta, director de Plaza Logística.

Enrique Dentice señaló que la inversión se retrotrae, hay estancamiento, suba de precios y caída del empleo. Pero que en el tercer trimestre, el sector más positivo será el de la industria automotriz, que terminará con un 9 o 10 % de crecimiento, debido a la mayor demanda de Brasil e interna. También aseveró que se mantendrá el gasto de capital por parte del gobierno.



Plaza Logística PILAR

+ 48.000 m2 contruidos con potencial de 120.000 m2
Calidad constructiva triple A, infraestructura y servicios compartidos

Basavilbaso 1350 7mo 709
T. +54.011.5236.1010
info@plazalogistica.com.ar
www.plazalogistica.com.ar



Los desafíos para la economía, a su juicio, responden a regenerar visiones para promover la inversión, el fortalecimiento del empleo y la contención al deslizamiento de precios. Esto, indicó, propone la necesidad de adaptarse a una economía más heterogénea, restringida en algunos sectores y con un ritmo moderado de crecimiento en otros, contrastante con la de anteriores períodos en los que primó lo homogéneo del crecimiento sectorial con recursos amplios y excedentes holgados.

El economista señaló que el año terminará con un crecimiento del 4 % y prevé para el 2014 un 1,5 % de alza. En cuanto al consumo, para el 2013 pronostica un 4,1 % para el 2013 y un 1,6 % para el 2014. A su entender, la producción industrial finalizará el 2013 con un incremento del 24 % y en el 2014 será del 22 %. Las exportaciones llegarán en el 2013 a 89,5 miles de millones de dólares y el año siguiente 93,5 miles de millones de dólares. En tanto, las importaciones se prevén para el 2013 en 77,1 miles de millones de dólares y para el 2014 en 81,3 miles de millones de dólares. La balanza comercial en 2013 será entonces de 12,4 miles de millones de dólares y para el 2014 en 12,2 miles de millones de dólares. En tanto, el saldo de cuenta corriente para el 2013 cerrará en 1,6 miles de millones de dólares y en 2014 de 1,7 miles de millones de dólares.

Luego, Osvaldo Pandolfi se refirió a los desequilibrios de la macroeconomía que condicionan la cifra de la actividad industrial. Están relacionados con la inversión productiva que se fue ralentizando en los últimos años, puesto que no hay reinversión de utilidades por parte de los industriales, aseguró. También subrayó que el resultado fiscal primario es negativo.



Por el lado del sector externo, destacó que el Banco Central está perdiendo reservas, debido al desequilibrio final de toda la industria automotriz, incluyendo las autopartes, al déficit de balanza energético y al turismo.

Eduardo Bastitta, director de Plaza Logística, comentó que viven un escenario inestable, ya que la compañía se fondea en créditos en dólares. Por lo tanto, mencionó que están tratando de acomodarse a la situación cambiante del mercado. En términos generales, ven una pérdida de rentabilidad y una extensión en la cadena de pago. Sin embargo, no cree que haya un escenario de desastre, puesto que el contexto internacional es favorable a pesar de los vaivenes.

Alejandro Badino, director de Colliers International, se refirió a los cuatro indicadores que, a su juicio, miden el mercado. El precio promedio del alquiler de los depósitos premium en los últimos dos años es de 8 dólares por metros cuadrados; la absorción neta, que en 2012 registró 115 mil metros cuadrados; la vacancia que evidencia valores bajos, y los inventarios, que se encuentra en torno a los 1,2 millones de metros cuadrados.






DEFIBA

Depósitos Fiscales









OPERACIONES TERRESTRES | PORTUARIAS | AÉREAS

PUERTO SUR B. J. Lavaisse (ex B. Correa) 1326 (C1107ALG) - Ciudad Aut. de Buenos Aires Tel.: (+54-11) 4016-1600	PUERTO NUEVO Av. Pte. R. Castillo 3100 (C1104AMY) - Ciudad Aut. de Buenos Aires Tel.: (+54-11) 4809-9300	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ROSARIO Av. J. Newbery S/N (2000) - Rosario Tel.: (+54-341) 451-6300
---	--	--

www.murchisondefiba.com.ar



Enrique Dentice



**Alejandro
Badino**

Pablo Ostapovich, presidente de Hormetal, se mostró optimista frente a la situación actual. Indicó que su empresa construye unos 300 mil metros cuadrados por año. Agregó que la industria automotriz tiene una gran expectativa de crecimiento. Con respecto al sector logístico, señaló que hay más inversiones privadas. Añadió que el valor del metro cuadrado de la obra es de 500 a 600 dólares por metro cuadrado.



**Pablo
Ostapovich**



UNA SOLUCIÓN INTEGRAL EN WAREHOUSING, DISTRIBUCIÓN Y DEPÓSITO FISCAL



WAREHOUSING CON DISEÑO
LOGÍSTICO FLEXIBLE



TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN
CON ENTREGAS A TODO EL PAÍS



DEPÓSITO FISCAL Y NACIONAL
EN UN MISMO PREDIO



TP
LOGÍSTICA

TELÉFONOS:

(54-11) 4736-5300
(54-11) 4726-8444

DIRECCIÓN:

RUTA 197 N° 2999
GENERAL PACHECO
B1618AXD
BUENOS AIRES
ARGENTINA

E-MAIL:

INFO@TPLOGISTICA.COM

COMPARTIMOS EL RIESGO Y EL ÉXITO
DE NUESTROS CLIENTES.

WWW.
TPLOGISTICA
.COM



“La Estrategia Logística y los Negocios en el Nuevo Escenario Global”

» 1º MÓDULO: ECONÓMICO POLÍTICO

Situación y Perspectiva Económica Mundial y Argentina
Tomás Bulat

» 2º MÓDULO: RECURSOS HUMANOS

Turbulencia Generacional
Paula Molinari, Whalecome Organizational Change and Development

» 3º MÓDULO: CASOS DE ÉXITO (INTEGRACIÓN E IMPLEMENTACIÓN)

Casos de Éxito: "La tecnología al servicio de la productividad"
F.Minaudo, CEO TATA, Gabriel Saludas y Horacio Lorenzo, TATA y F. Balzarini, Presidente de Miebach Arg.

» 4º MÓDULO: SEGMENTO INTERNACIONAL

Presentando el Futuro
Experto DHL "Logística 2050: Un mundo proteccionista."

La eficiencia en las operaciones logísticas, su aporte a la competitividad
Michael Kuchenbecker - Logistics Alliance Germany

» PRE-ACREDÍTESE ON-LINE EN **WWW.ARLOG.ORG**

Informes e Inscripción:

ARLOG: 54 11 5199 2178/79 / admin@arlog.org / www.arlog.org
Expotrade S.A.: 54 11 4779 5331 / arlog@expotrade.com.ar / www.expotrade.com.ar

10 OCT
2013
SOFITEL
CARDALES

ARLOG:

Presencia federal

Por **Alejandro Leiras**
Desarrollo In-Company



Desde el área de capacitación de la Asociación estamos trabajando en el desarrollo y profesionalización de las actividades en Supply Chain con un enfoque Integral y Sistémico.

El mercado demanda hoy a las áreas de Logística ampliar su visión, para interactuar como nodo que integre las problemáticas del abastecimiento, la administración, el servicio al cliente, el almacenamiento y la distribución.

Entender al Negocio como el motor de la Cadena de Abastecimiento, nos permite ver el sistema que subyace en la actividad y abordar en forma racional el porqué de los procesos que integran el Sistema Logístico.

Este enfoque nos brinda los conceptos que son una parte de las respuestas que buscan las organizaciones a la hora de capacitar sus recursos humanos.

Por medio de la capacitación In-Company, desarrollamos un programa que se enfoca en satisfacer esas brechas de forma de mantener y generar la ventaja competitiva de las compañías.

El común denominador es el Cliente como fuente de inspiración y punto de partida. Este es el enfoque que le da sentido al Negocio, en el cual se deben alinear todas las actividades para que cumplan con las expectativas y necesidades que lo convierten en un proceso exitoso.

Desarrollar el servicio al cliente, necesariamente requiere entender la interacción con otras áreas del sistema, de tal manera que facilite la generación de indicadores que brinden VALOR al proceso y que sean PERCIBIDOS por el Cliente.

Realizarlo desde una visión sistémica, permite construir un abordaje más amplio y diverso ya que no solo involucra a los colaboradores que trabajan en el área sino que se extiende a toda la compañía en el concepto de integración.

Este enfoque posibilita utilizar lo ya aprendido y proponer un proceso de capacitación diferente.

Se pone mayor énfasis en la metodología y se trabaja sobre el aspecto actitudinal con el propósito de lograr un cambio tal que las personas adopten una conducta de indagación permanente para construir caminos y métodos que permitan contestar las preguntas y resolver los problemas que demandan los procesos logísticos en la actualidad.

Esta visión sistémica nos abre un vínculo de comprensión de la actividad y la forma de captar las potencialidades de las economías regionales, y las brechas que necesitan desarrollar.

Es así como establecimos un proceso de capacitación integral en la provincia de Salta, creando una alianza con la Cámara de Comercio exterior de Salta para dictar una capacitación con una duración de más de 100 hs y encuentros quincenales.

Esta actividad concentra las principales empresas con desarrollo regional de la zona del NOA, generando mediante la capacitación el desarrollo de sus habilidades y conocimientos en materia logística.

Esta situación se está replicando en la actividad privada, permitiendo establecer una presencia de ARLOG en el interior del país y desarrollando actividades de formación In-Company en las provincias de Misiones, San Luis, Mendoza, Jujuy, Santiago del Estero, Tierra del Fuego y Buenos Aires.



¿Quiere optimizar su depósito
para aumentar su productividad?



Soluciones de almacenamiento



MECALUX

Liderando la innovación tecnológica en sistemas de almacenamiento

Aumento en la productividad

Óptimo aprovechamiento del espacio disponible y de la capacidad total de almacenamiento

Control permanente de su stock

Seguridad en el depósito

Soluciones adaptables a empresas de cualquier sector

www.mecalux.com.ar

Administración y ventas: Boulogne Sur Mer 2538

Villa Maipú (CP B1651 BGP) San Martín - Buenos Aires

Tel: (011) 4006-4444 **Fax:** (011) 4006-4400

E-mail: mecalux@mecalux.com.ar