

Concepto Logístico

DESAFÍO EN INFRAESTRUCTURA VIAL

LOS CAMINOS RURALES



*CEPAL: HORIZONTE 2030
HACIA UN NUEVO
MODELO DE MUNDO*



*¿CULPABLE O INOCENTE?
EL TREN Y LOS PUEBLOS
FANTASMAS*

Grupo **BAUTEC**

OBRAS LLAVE EN MANO - PISOS SIN JUNTAS - MOVIMIENTO DE SUELOS - PISOS INDUSTRIALES

BAUTEC
OBRAS
+ 2.000.000 m²
CONSTRUIDOS



CMP
ESTRUCTURAS
800 TN/MES
CAPACIDAD PRODUCTIVA

INGENIERÍA - FABRICACIÓN Y MONTAJE DE ESTRUCTURAS METÁLICAS
PARA OBRAS INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS, AGROPECUARIAS Y RETAIL.



CONSTRUIMOS PROYECTOS CREAMOS REALIDADES

www.grupobaute.com.ar

Quito 2618 1° Piso
Beccar, Pcia. de Buenos Aires
Tel. (54.11) 4719 1000 • Fax (54.11) 4719 6432
consultas@baute.com.ar • consultas@cmpestructuras.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:

Hernán Sánchez

Vicepresidente Primero:

Raúl Garreta

Vicepresidente Segundo:

Diego Passeron

Secretario:

Fabián Yannone

Tesorero:

Javier Rojo

Protesorero:

Luciano Guacci

Vocales titulares:

Pablo Mussuh, Casimiro Polledo,
Rodrigo González Bernaldo de Quiros,
Martín Bossini, Hernán Cervelo

Vocales suplentes:

Gustavo Figuerola, Fernando Sampedro,
Néstor Membrive, Sergio Pelliza,
Gabriel García Polignano

Comisión Revisora de Cuentas:

Gustavo De Capua, Ignacio Cafferata

Gerenta: Graciela Veleiro

Director de Desarrollo y Capacitación:

Alejandro Leiras

Tucumán 141 6to Ñ (1049)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfono +54 11 5199-2178

www.arlog.org

Concepto Logístico

Revista institucional de la Asociación

Argentina de Logística Empresarial

Número 15 - Octubre 2016

www.conceptologistico.com

Directores: Juan Manuel de las Heras

y Fernando Sampedro

Colaboran en este número:

Laura Ponasso, Jorge Sánchez.

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: tricolab.wix.com/tricolab

tricolab@gmail.com

Diagramación y armado: Tricao Lab

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 octubre de 2016

en GuttenPress, CABA



Estimado socio:

El pasado mes de septiembre tuve la suerte de participar de la conferencia anual del Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) que se realizó en Orlando. Aproximadamente unos quince argentinos fuimos parte de los más de 2500 profesionales de la logística que intercambiaron opiniones y asistieron a diferentes conferencias sobre las temáticas actuales y futuras de nuestra actividad, en el marco del encuentro más grande del mundo en el tema (aunque lejos de las épocas donde el número de asistentes superaba cómodamente los 5000).

Estos eventos cuentan con dos tipos de actividades: la parte académica propiamente dicha, y las visitas de campo. En mi caso, trato siempre de aprovechar ambas.

En esta oportunidad pude visitar un centro de distribución ubicado en las afueras de la ciudad de Orlando, de unos 30.000 m2, que combinaba las operaciones de muebles de oficina y librería con una típica operación de consumo masivo (bebidas y alimentos). El primer gran dato que me aportó la visita fue lo familiar de lo observado. Con sumo placer es que les cuento que no vi nada que fuera ajeno a nuestras latitudes: tecnologías, procesos y sistemas iguales o muy similares a los que estamos utilizando aquí; eso sí, la gran diferencia se percibe a la hora de analizar el modelo como un conjunto, y no por segmentos.

Tenemos la misma infraestructura de depósitos, los mismos elementos tecnológicos (máquinas, terminales de radio frecuencia, etc.), los mismos sistemas y el mismo personal capacitado; sin embargo, nuestra performance global es inferior. No logramos aceitar los engranajes para funcionar en armonía en comparación con el denominado primer mundo. Los índices de ausentismo, accidentología, *order full filment, on time delivery*, etc., son significativamente mejores que los nuestros, y no encuentro muchas más explicaciones que el foco y nivel de compromiso de todos los integrantes de la cadena con el objetivo final.

Es verdad que hay variables que a nosotros nos ocupan gran parte de nuestra agenda, que resultan difíciles de explicar a un gerente o jefe de depósito de Orlando, y evidentemente esas son las piedras que debemos quitar de nuestro camino para mejorar. Por ejemplo, la operación que estoy describiendo cuenta con aproximadamente ochenta colaboradores a los que se los notaba comprometidos en alcanzar los objetivos fijados, en cumplir con su tarea, siendo parte de un equipo de trabajo que los incluye y respeta. No existe representación sindical alguna, básicamente porque no es necesaria. Las variables macroeconómicas y de coyuntura también aportan su granito de arena; la estabilidad de costos elimina una de nuestras mayores improductividades, las negociaciones tarifarias periódicas con proveedores de todo tipo. Y por último y fundamental: el acceso a información de *benchmarking* les permite entender dónde están parados respecto del nivel de servicio que prestan en un mercado altamente consumista, maduro y muy competitivo, en el que un buen servicio logístico determina un mejor posicionamiento frente a la competencia.

Son diferencias que a simple vista parecería sencillo corregir, pero nuestra realidad nos lleva a tomarlas como una referencia del largo camino que nos falta recorrer para poder competir. Debemos corregir estos engranajes que, sin ningún lugar a dudas, son genuinos generadores de valor agregado si queremos aportar valor y aumentar nuestros márgenes.

Desde esta última editorial del 2016, con el año ya casi terminado y las expectativas puestas en un 2017 que a priori promete devolvernos a la senda del crecimiento, los invito a todos a tomar las referencias citadas para que, entre todos, podamos ir haciéndolas una paulatina y deseada realidad.

Hernán Sánchez

Presidente ARLOG



Sumario



4/ NOTA DE TAPA: LOS CAMINOS RURALES

POR LAURA PONASSO

En un mundo cada vez más demandante de alimentos, la Argentina tiene la oportunidad de posicionarse fuertemente como su proveedor. Para ello, no solo requiere de procesos y tecnologías productivas, sino de infraestructura que le garantice poder exportar a precios competitivos. El primer eslabón: los caminos rurales.

30/ CEPAL: HORIZONTE 2030. HACIA UN NUEVO MODELO DE MUNDO

Las políticas para implementar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requieren un nuevo estilo de desarrollo: un cambio estructural progresivo centrado en la igualdad y en la sostenibilidad ambiental, basado en coaliciones sociales y pactos para la gobernanza mundial, regional y nacional. Este cambio exige una visión de largo plazo y una nueva correlación de fuerzas sociales y políticas.

60/ EL TREN Y LOS PUEBLOS FANTASMA

POR JORGE SÁNCHEZ

¿Quién es responsable del despoblamiento de pequeñas localidades en la Argentina? Suele decirse que es culpa de la desaparición del ferrocarril ¿Es cierto, o es un mito sostenido por generaciones?

76/ ACTIVIDADES DE ARLOG

ARLOG organizó una serie de conferencias de primer nivel en la Expo Logisti-K 2016.

79/ SUMARIO DE LOS PRIMEROS CINCO AÑOS DE CONCEPTO LOGÍSTICO





ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA



Qué significa ser Socio

Ser socio significa pertenecer a una de las entidades de profesionales más 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

- Charlas gratuitas sobre temas de la Cadena de Abastecimiento. La actividad es gratuita para socios y arancelada para no socios.
- 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 página web mediante Chat Online.

Y MUCHO MÁS!!

informate en www.arlog.org
escribinos a admin@arlog.org



Desafío en infraestructura vial

LOS CAMINOS RURALES

Por Laura Ponasso

En un mundo cada vez más demandante de alimentos, la Argentina tiene la oportunidad de posicionarse fuertemente como su proveedor. Para ello, no solo requiere de procesos y tecnologías productivas, sino de infraestructura que le garantice poder exportar a precios competitivos. El primer eslabón: los caminos rurales.



La población mundial continúa aumentando. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), pasará de 7 mil millones de personas en 2016, a 9 mil millones en 2050. Para entonces, será necesario producir anualmente otros mil millones de toneladas de cereales y 200 millones de toneladas más de productos ganaderos.

El campo argentino tiene entonces un gran desafío por delante: contribuir a alimentar a la población mundial, que cada día continúa creciendo, presenta mayores niveles de longevidad y mayor capacidad de compra. Además, de acuerdo con la Sociedad Rural Argentina (SRA), las tierras arables fueron disminuyendo a lo largo de los años, como consecuencia de la desertificación y la urbanización, y esto evidencia el gran esfuerzo que los productores deben realizar para mejorar la

productividad, a partir de la innovación, las nuevas tecnologías y el *know-how*.

¿Cuáles son las proyecciones de producción de Argentina hacia 2020? Según la SRA, y de acuerdo con estimaciones de diferentes instituciones, la producción granaria podría aumentar entre 41-79%; la de carne bovina, entre 22-52%; la de carne aviar, entre 15-40%; y la de leche, entre 22-60%. Alcanzar este potencial significa pasar de alimentar el equivalente once veces la población del país, a más de quince veces.

¿Qué tecnologías se utilizan hoy? Siembra directa, cobertura de suelo, rotación de cultivos, fertilización estratégica y variable, monitoreo de control de plagas, malezas, enfermedades, uso responsable de fitosanitarios y procesos de producción continuos. Son empleadas también tecnologías de alta precisión, como mo-

“El campo argentino tiene un gran desafío por delante: contribuir a alimentar a la población mundial.”



nitoreo por GPS, pilotos automáticos, y banderilleros satelitales, entre otras herramientas.

“El campo es moderno e innovador, exportador y generador de divisas. Genera trabajo y demanda insumos. Es una industria, ciencia, cultura, tecnología y energía sostenible”, afirma Ernesto Ambrosetti, economista jefe de la Sociedad Rural Argentina. “Pero todo el esfuerzo que hacemos no tiene sentido, por más que Argentina tenga los productores más eficientes del mundo, si no podemos salir con la producción a través de los caminos rurales, para llegar a otros mercados. Aquí tenemos un gran desafío: la infraestructura”.

Ambrosetti cuestiona que los productores rurales otorgaron al Estado Nacional, desde 2002, más de 88 mil millones de dólares

en concepto de derechos de exportación, de los cuales una parte debería haber sido destinada a infraestructura, y critica que “la planificación no se hace pensando en el futuro, sino pensando en las consecuencias inmediatas de las decisiones presentes. Este nuevo gobierno está pensando en inversiones en infraestructura muy relevantes, pero todavía no llegaron a los caminos rurales. De ahí está la importancia de las reuniones que realizamos durante 2016, para llegar a las autoridades y mostrarles que todos juntos podemos dar transitabilidad a los caminos”.

¿Cuántos viajes realizan los productores por año? Ambrosetti detalla que para la próxima campaña de granos, estiman transportar 120 millones de toneladas en 4 millones de viajes por camión. Puntualiza que los productores lecheros realizan alrededor de 4



millones de viajes por año; y los ganaderos, cerca de 400 mil. Dado el mal estado de los caminos, muchas veces, la producción no puede salir.

¿Cuáles son los costos de transporte en Argentina? El economista de la SRA sostiene que Argentina siempre ha carecido de una política multimodal, que permita que los tres medios de transporte – ferroviario, carretero y fluvial– puedan competir para tener tarifas accesibles. Indica que cada tonelada transportada por kilómetro por camión supone un costo de USD 0,11; por ferrocarril, USD 0,04; y por vía fluvial, USD 0,02. Y que, más allá de los números, la Argentina ha desarrollado fuertemente el transporte carretero, en comparación con otros competidores que utilizan la vía fluvial, con mayor competitividad.

Más aún –afirma–, si se compara el costo de transporte carretero en 320 km, los valores en Argentina son 150% más altos que en Estados Unidos, y 70% más que en Brasil. “Estamos perdiendo competitividad y la posibilidad de llegar con nuestros productos a destinos con precios competitivos, por los altos costos internos”, cuestiona Ambrosetti.

“Las pérdidas por no tener caminos rurales en buen estado siempre resultan mayores a lo que deberíamos invertir para ponerlos en condiciones”, indica. Estos incluyen pérdidas que no suelen ser

cuantificadas, como aquellas derivadas de roturas de camiones, ocasionadas por intentar llevar la producción a través de caminos inundados y en mal estado. En este sentido, los actores del sector remarcan que resulta fundamental dar transitabilidad a todas las zonas.

El directivo concluye: “Queremos pasar de una Argentina que viene involucionando a una que sea altamente competitiva. Necesitamos no solo dar transitabilidad a los caminos, sino bajar los costos de producción y tener un mejor horizonte de competitividad”.

LOS CAMINOS RURALES, HOY

Los municipios de la Provincia de Buenos Aires encuentran múltiples semejanzas respecto del estado de los caminos rurales. Los intendentes de los partidos de Olavarría, Ezequiel Galli (Cambios); de San Pedro, Cecilio Salazar (Cambios); de Tres Arroyos, Carlos Alberto Sánchez (Movimiento Vecinalista); y de General Villegas, Eduardo Campana (Cambios), coinciden en las dificultades que deben afrontar para mantenerlos y en los daños económicos y sociales que ocasionan a las poblaciones.

Por un lado, remarcan que la intransitabilidad no solo lleva a que los productores incurran en pérdidas, por no poder trasladar la producción, sino a que los pueblos se vean aislados e incomunicados y

Location, location, location.



Es el primer paso. Y lo damos juntos.



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

www.merlo.com.ar | info@merlo.com.ar



Consúltenos | 4957-3092



“ Las pérdidas por no tener caminos rurales en buen estado siempre resultan mayores a lo que deberíamos invertir para ponerlos en condiciones ”

que las personas no puedan acceder a escuelas y a centros de salud. Por otro lado, resaltan su preocupación por que las poblaciones migren a las ciudades y pierdan la identidad y la cultura de trabajo del campo.

Guillermo Cabana, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, puntualiza: “Las pérdidas por no tener caminos rurales en condiciones adecuadas se estiman en 500 millones de dólares al año. Los efectos sociales son muy difíciles de cuantificar”.

El representante de Olavarría detalla que el partido cuenta con más de 2 mil km de caminos rurales. Alrededor de 571 son primarios; el 65% de ellos está en regulares/buenas condiciones, aunque luego de varios días de lluvia se vuelven intransitables, y el 35% restante está en muy malas condiciones, una parte con alteo de tierra y otra entoscado. Señala que los caminos secundarios tienen una extensión de 522 km –el 40% está entoscado y el 60% con alteo de tierra–. Finalmente, tiene 2.025 km. de caminos terciarios, la gran mayoría con alteo de tierra, aunque algunos son simplemente “huellas”. “El balance de nuestra red de caminos no es positivo, pero tampoco negativo, porque con

un clima favorable podemos transitarlos”, detalla, y añade que el gobierno local dispone solo de dos máquinas para utilizar en el mantenimiento de las vías.

El partido de San Pedro cuenta con 1.600 km de caminos rurales, la gran mayoría en muy malas condiciones, y diez máquinas para emplear en las obras. “Adolecen fallas estructurales desde hace mucho tiempo, pero ya hemos reparado alrededor de 700 km”, explica Cecilio Salazar.

De acuerdo con Carlos Alberto Sánchez, el estado de los caminos en el partido de Tres Arroyos no es “muy malo”. Explica que este año la posibilidad de los productores para transitar se vio agravada por la continuidad de días lluviosos y por la elevación de las napas subterráneas. El partido cuenta con una red vial de 2.100 km.

Por otra parte, General Villegas ocupa una superficie de 730 mil hectáreas y dispone de 3.200 km de caminos, y tiene injerencia sobre 2800 km de ellos. “Cuando asumimos, nos pusimos en campaña para mejorar la infraestructura, pero tuvimos la desgracia que no nos acompañó la Naturaleza. Hace alrededor de seis meses que estamos bajo el agua”, detalla Eduardo Campana, intendente del partido.

APOSTANDO AL FUTURO

INVIRTIENDO 3.000 millones de pesos

CREANDO 3.800 puestos de trabajo

CONSTRUYENDO 300.000 m2 de **naves logísticas**



NUEVOS DESARROLLOS: 4 parques nuevos!



Basavilbaso 1350 7mo 709

T. +54.011.5236.1010

+ info: www.plazalogistica.com.ar



Plaza Logística

“ Para la próxima campaña de granos, se estima transportar 120 millones de toneladas en 4 millones de viajes por camión.”



ACCIONES CONJUNTAS: PRODUCTORES E INSTITUCIONES

“Hoy, la relación entre el Estado y los productores no está instituida. En algunos casos, los municipios se reúnen con los productores para encontrar soluciones a sus necesidades; en otros, eso no ocurre y cada uno ‘camina por su lado’”, afirma Guillermo Cabana. De acuerdo con las autoridades locales, el sector agropecuario sostenía un fuerte reclamo por falta de inversiones en infraestructura y de transparencia en la utilización de recursos, lo que, en ocasiones, incidía en el abandono de pago de las tasas. En este sentido, los intendentes afirman la voluntad de restablecer el vínculo, fundamentalmente también con las comunidades.

“En aras de solucionar sus problemas particulares, los productores se han unido. Pero está en nosotros fortalecer los vínculos. Debemos recibir en nuestros municipios, no solo a los productores, sino también a los transportistas que transitan nuestros caminos”, señala Eduardo Campana. El intendente de

General Villegas añade: “Tenemos que apuntar a formar una institución o consorcios que se ocupen del mantenimiento de caminos, porque el municipio solo no puede buscar los recursos y preparar la infraestructura. Nos llevaría muchos años y la necesidad es inmediata”.

Ezequiel Galli, explica que en el partido de Olavarría existe una mesa de enlace, de la que participan los productores –representados por cooperativas, la SRA, el Colegio de Veterinarios de la Provincia de Buenos Aires, la Sociedad de Ingenieros Agrónomos, el Centro Apícola de Olavarría– y la Municipalidad. Realizan reuniones mensuales, en donde abordan inquietudes, esclarecen el destino de los fondos y presentan informes de mantenimiento. “Los productores cumplen un rol fundamental: son los ojos del Municipio en los caminos. En tanto tercerizamos el mantenimiento en un 100%, ellos nos ayudan a controlar la realización de las obras”, remarca.

Por otra parte, Carlos Sánchez indica que en Tres Arroyos no solo lograron afectar los fondos –ahora, solo el 30% de la recau-

REPORTE DE INMUEBLES LOGÍSTICOS E INDUSTRIALES

En **Cushman & Wakefield** presentamos el informe de inmuebles logísticos e industriales de la región Metropolitana de Buenos Aires. Sondeamos de forma permanente el mercado de edificios industriales. Relevamos los depósitos de Clase A, así como los Parques Industriales, el nivel de vacancia, los distintos valores de alquiler y futuros proyectos. Te invitamos a descargar nuestro exclusivo **“Reporte de inmuebles logísticos e industriales 2016”**.

Dirigido a empresas, inversores y desarrolladores, creemos que este informe aportará herramientas útiles para conocer el panorama actual del mercado, así como identificar nuevas tendencias y oportunidades de negocio.

PRECIO DE ALQUILER

7,5 USD/m² =

Previsión a 12 meses

VACANCIA

8,7 ↑

Previsión a 12 meses

STOCK EN M²

1,3 millones ↑

Previsión a 12 meses



DESCARGUE EL INFORME DE INDUSTRIA AQUÍ O SOLICÍTELO A ARGENTINA@SA.CUSHWAKE.COM



BROKERS INMOBILIARIOS
VALUACIONES-CONSULTORÍA
INVERSIONES EN REAL ESTATE
FACILITY MANAGEMENT
PROPERTY MANAGEMENT-ADMINISTRACIÓN
PROJECT MANAGEMENT-ARQUITECTURA

HABLAMOS?

(011) 5555-1111

www.cushmanwakefield.com.ar

[in company/cushman-&-wakefield](https://www.linkedin.com/company/cushman-&-wakefield)



CUSHMAN & WAKEFIELD

“ Las pérdidas por no tener caminos rurales en condiciones adecuadas se estiman en 500 millones de dólares al año. Los efectos sociales son muy difíciles de cuantificar ”

dación de las tasas que abonan los productores es integrada a las rentas generales, mientras que el 70% es destinado a obras viales-, sino que conformaron un ente descentralizado encargado de estas cuestiones, que favorece la agilidad en la toma de decisiones.

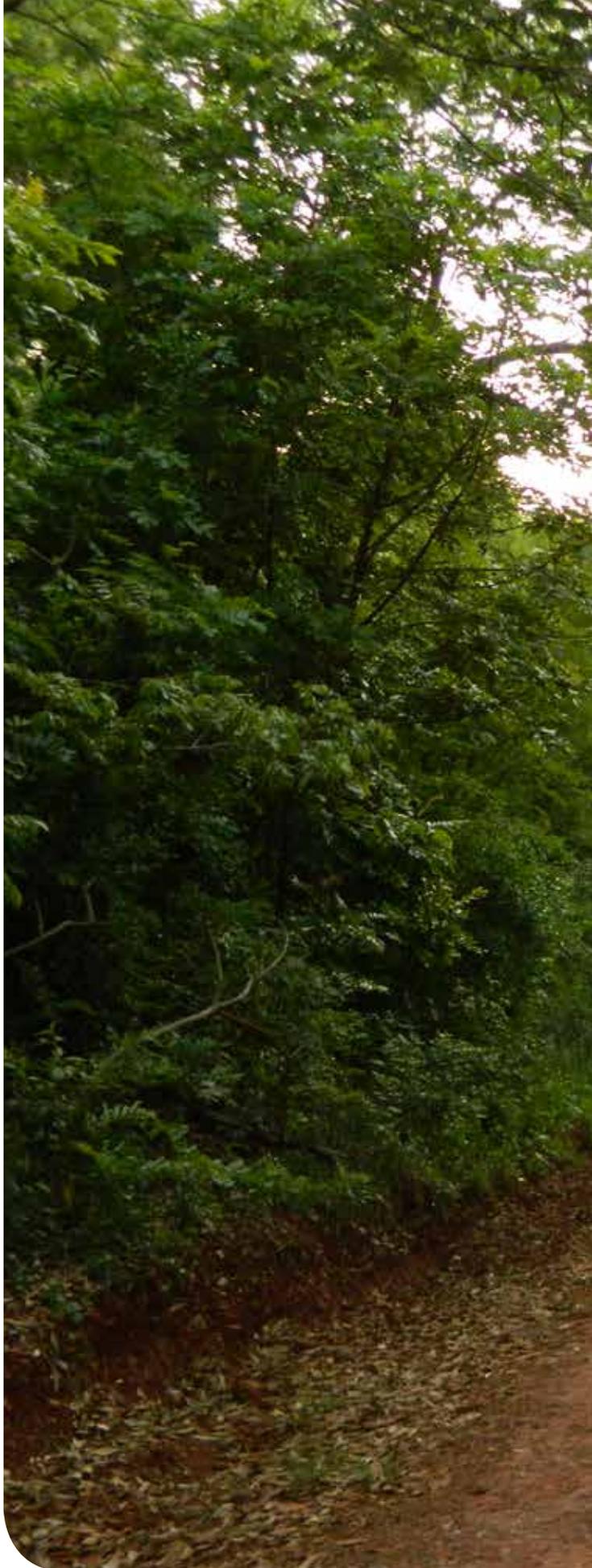
MUNICIPIOS, PROVINCIA Y NACIÓN

“Si los gobiernos nacional y provincial no se ponen al frente, con un plan de ayuda a los municipios, para nosotros es inviable hacer obras de infraestructura”, remarca Galli. Salazar coincide: “Necesitamos un plan nacional y provincial, que sea desarrollado con los locales. Nosotros somos quienes recibimos los reclamos; somos la cara de los gobiernos. Deberíamos ponernos de acuerdo”.

Respecto de la situación del partido de Tres Arroyos, Sánchez explica: “Anualmente, destinamos 31 millones de pesos a la red vial –el 70% lo recaudamos por ordenanza, y el 30% corresponde a la coparticipación de la Provincia-. Esto nos permite brindar mantenimiento a los caminos y adquirir maquinaria. Pero no tenemos recursos para hacer grandes obras, como las hídricas.

Campana coincide y remarca que los recursos de la tasa vial “alcanzan para reparar maquinarias e infraestructura, pero no para adquirir nuevos”. “En los últimos años, los municipios han aumentado la planta de empleados, por lo que se ha afectado cerca del 90% del presupuesto anual en sueldos y esto es prácticamente inviable”, cuestiona Galli.

Finalmente, Sánchez señala que los Estados nacional y provincial deberían ayudar financieramente a aquellos municipios retrasados en cuanto a la adquisición de maquinarias, pero también técnicamente, mediante estudios y apoyo jurídico. “Todos los años entoscamos algunos caminos – alrededor de 100 km-, pero dentro de unos años no tendremos más tosca y debemos ver qué añadir a la tierra”.





“

Necesitamos una política que fije parámetros claros, para la confección de un plan director a diez años

”

HACIA UN PLAN DE ACCIÓN SUSTENTABLE

De acuerdo con Guillermo Cabana, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, la red vial del país está dividida en tres grandes sectores: la red troncal nacional –alrededor de 40 mil km, la mayoría pavimentados–, la red provincial –alrededor de 200 mil km, de los cuales solo el 25% está pavimentado–, y los caminos rurales –alrededor de 400 mil km, que son de tierra y, normalmente están distribuidos en toda la geografía, con una gran participación en la Pampa Húmeda, que tiene 230 mil km–.

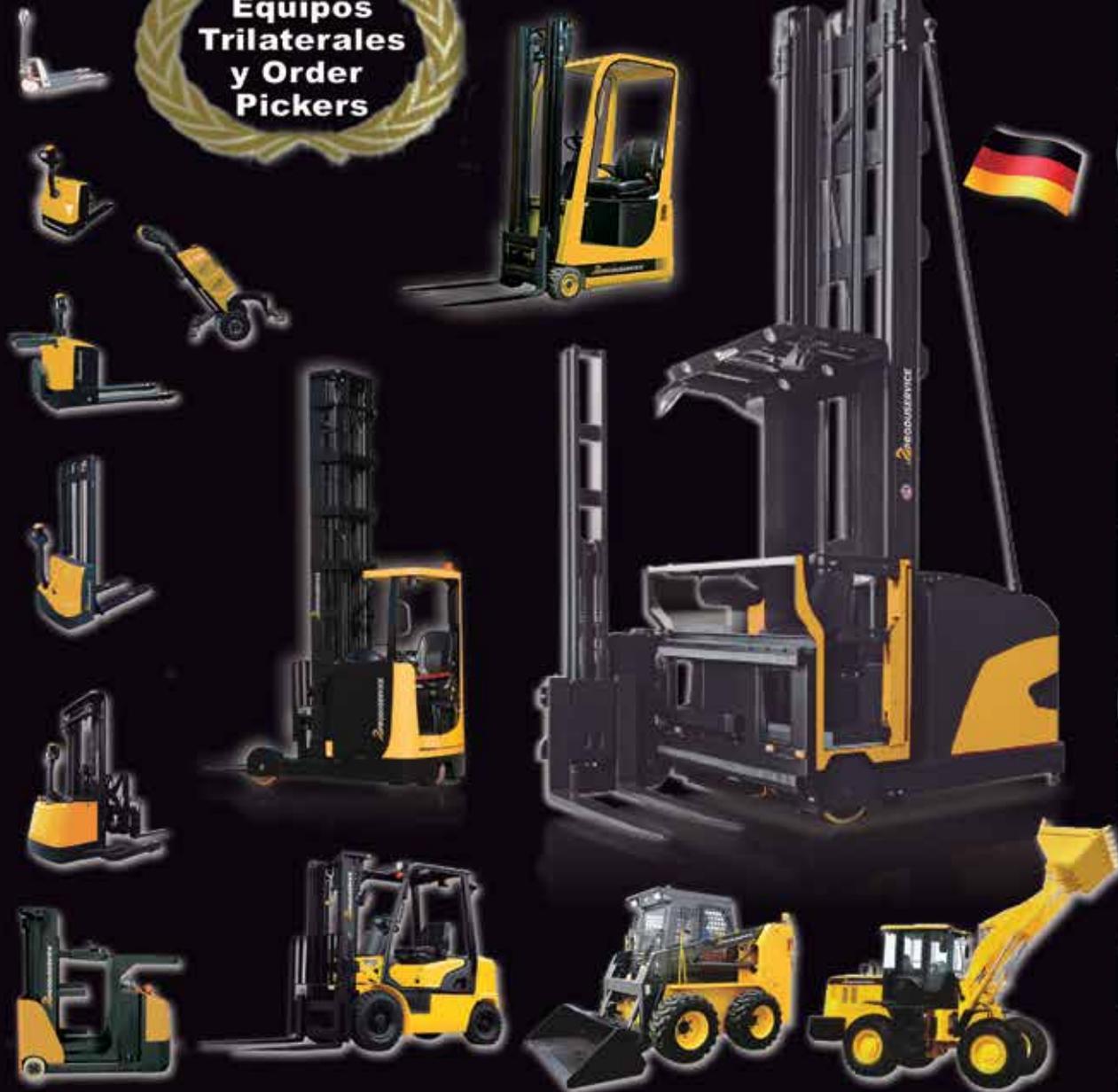
Miguel Ángel Salvia, ex presidente de la entidad, detalla que la red surgió de políticas concretas nacionales que fueron efectuadas durante más de un siglo, e identifica algunas etapas en el crecimiento de los caminos rurales:

En primera instancia, indica que la Ley 5.315, conocida como Ley Mitre, marcó por primera vez la intención de crear un fondo específico para financiar los caminos rurales: los ferrocarriles debían destinar el 3% de su recaudación bruta, por un período de 40 años. Planteaba que el fondo fuera dedicado exclusivamente a la construcción y al mantenimiento de puentes y caminos de los municipios que atravesaba el ferrocarril. El subsidio funcionó desde 1907 hasta el fin de las concesiones ferroviarias, y contribuyó con el 3-5% del total de la inversión vial en Argentina.

Luego, se apuntó a financiar la red con recursos propios del Estado, hasta que ocurrió otro hito central de política vial: en 1956, se creó el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, que definía una política explícita de caminos rurales y establecía que el financiamiento provendría de parte de la Nación y de la retención agropecuaria. Se consolidó también la figura de los productores agropecuarios en la generación y definición de consorcios camineros, y se determinó que prestaran sus equipos en los tiempos ociosos para mantener los caminos. Las provincias se fueron adhiriendo y, para ello, se veían obligadas a presentar un plan concreto de mediano-largo plazo y generar comisiones zonales. En 1977, el sistema fue desfinanciado y desapareció.

A partir de entonces –identifica Miguel Ángel Salvia–, se realizaron algunos esfuerzos concretos: se creó la tasa vial de la Provincia de Buenos Aires; y Santa Fe, Córdoba y Chaco asignaron fondos de sus presupuestos generales a los consorcios camineros. También, a partir de medidas voluntarias, intendentes y autoridades comunales buscaron solucionar los problemas que enfrentaban.

#1 en Equipos Trilaterales y Order Pickers



PRODUSERVICE



**Racks Selectivos
Racks Penetrables**



**Túnel & Carpas Industriales
Plataformas Niveladoras
Electrohidráulicas**



**Energía Eólica/Solar
Puertas Rápidas
y Seccionales**

Venta Alquileres de Flota Leasing Propio Rental



20 Años junto a ustedes

Tel: 0810-345-7773



ventas@produservice.com.ar

www.produservice.com.ar





“Hay un reclamo creciente por la intransitabilidad de los caminos. En parte, esto se debe a que los factores climáticos han cambiado en Argentina y en el mundo, pero fundamentalmente, a que los caminos son pobres en cuanto a estructura”, remarca Salvia.

Y añade: “Que los caminos sean de tierra no es un problema. Las grandes cuencas agropecuarias del mundo no tienen los caminos absolutamente pavimentados. En Estados Unidos, uno de cada seis millones de kilómetros de ruta no está pavimentado, fundamentalmente en la zona agropecuaria, y en Australia, la mitad de red no está pavimentada. ¿Cuál es la diferencia entre ellos y nosotros? Que ellos garantizan la transitabilidad en más del 90%”.

¿Qué necesitamos? De acuerdo con Salvia, resulta fundamental encarar desde los órganos superiores un plan integral de mejoras progresivas, que convoque a productores, organismos e instituciones financieras. “Necesitamos una política que fije parámetros claros, para la confección de un plan director a diez años y

cuyas propuestas de soluciones sean adecuadas a cada municipio; la ejecución debe ser descentralizada”, remarca.

“Si Argentina apuesta a un modelo de expansión de sus exportaciones, debe apuntar a métodos racionales para llevarlas adelante y a que el campo no quede despoblado. Hay un éxodo creciente de la población y esto genera muchos problemas, no solo sociales sino productivos”, remarca el ex presidente de la Asociación Argentina de Carreteras. Y añade: “Veamos los problemas, porque las soluciones técnicas están”.

Guillermo Cabana, presidente de la entidad, concluye: “Estamos incitando a formar un conjunto crítico de intendentes y agentes de la producción, para insistir en que las intenciones de mejorar los caminos rurales se transformen en una política de Estado. Sabemos que hay interés por parte de los gobiernos provinciales y nacional, pero aun ese interés no se manifestó en la determinación de un plan concreto”.



LIFTINGMACH S.A.



LIUGONG

FABRICACIÓN NACIONAL

Únicos
fabricados en el país
Planta Río Tercero
(Córdoba)

- ✓ 100% repuestos garantizados
- ✓ El mejor servicio post-venta
- ✓ Servicio de Alquiler
- ✓ Atención personalizada a grandes cuentas

Diesel



**NUESTRAS MÁQUINAS
HACEN QUE USTED
TENGA EL CONTROL**



Eléctrico



Alvear 1998 – Parque Industrial Leonardo Da Vinci - Río Tercero - Córdoba - Tel: (03571) 644080/81

Email: ventas@liftingmachsa.com / administracion@liftingmachsa.com

www.liftingmachsa.com



LA VISIÓN DE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE BUENOS AIRES

**POR BERNARDINO CAPRA,
REPRESENTANTE DE LA DIRECCIÓN
DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES.**

A partir del Decreto-Ley 8.071 de 1973, referente al “Régimen de Coparticipación Vial para las Municipalidades”, quedaron establecidas las obligaciones de financiación de los diferentes organismos, para promover la vialidad en los caminos que integran la Red Municipal de la Provincia de Buenos Aires. La norma tiene un fuerte contenido técnico, y determina que la Dirección de Vialidad preverá en sus presupuestos anuales una partida que se acreditará a los municipios adheridos. Sin embargo, hoy, está en desuso. Actualmente, la Provincia transfiere a los municipios muchos menos de dos millones de pesos por año.

La Dirección de Vialidad provincial tiene 12 departamentos zonales, con una distribución homogénea de la red de caminos de tierras. Hay mil km de rutas pavimentadas por zona y cerca de 1500-2000 km de caminos de tierra de red secundaria. Cuenta con cien moto-niveladoras operativas, de las cuales dos terceras partes las utiliza en el mantenimiento de los caminos de los municipios, en razón de la Ley provincial N° 13.010, sancionada en 2003, por la que la Provincia transfirió caminos a los municipios, con fondos para su mantenimiento.

En 2007, a partir de la necesidad de controlar los fondos, se creó mediante decreto una comisión asesora, integrada por dos representantes del Poder Ejecutivo municipal, dos productores y una autoridad de la Dirección de Vialidad Provincial.

Debemos considerar qué tipo de caminos queremos. Hay caminos mejorados con tosca, por ejemplo, que requieren bajos costos de mantenimiento, pero demandan fuertes inversiones iniciales. Por el contrario, los caminos de tierra requieren poca ingeniería en su diseño, pero su mantenimiento es más costoso. Tenemos que discutir si preferimos realizar un mantenimiento rutinario sobre los caminos o si avanzamos y realizamos mejoras que luego demanden un mantenimiento rutinario con tareas mínimas.

La Dirección de Vialidad está planteando un plan para 2016-2023, con el objetivo de convertir ese 70% de rutas en regular/mal estado, en rutas en buen estado. Para la red no pavimentada, estamos pensando en proyectos mixtos, por los que el mantenimiento sea asumido tanto por los municipios como por Vialidad.

Finalmente, la entidad está centrada en capacitar al personal; ese es el último eslabón que nos falta para cerrar el círculo, porque las inversiones pueden ser buenas, pero si no tenemos personal que las lleve a cabo, resulta complicado alcanzar las mejoras. Necesitamos técnicos viales que conozcan el tema y que avancen hacia un plan director vial, por el que se fijen políticas y criterios sobre la tasa vial. Debemos tener un mayor control sobre la gestión de cada uno de los aspectos en materia vial.

 **Kernium**

Partner of

 **JUNGHEINRICH**

*La más completa línea de equipos para
el movimiento y almacenaje de productos*

1^{ro}
en ventas
en Europa



 **Kernium**
Partner of
 **JUNGHEINRICH**  **UNION Bull**
EQUIPOS INDUSTRIALES

Kernium S.A. Oficinas Comerciales:
Gral. Belgrano 2253 (B1611DVB) Don Torcuato,
Buenos Aires, Argentina. Tel.: +54 11 4727-1182 (rot.)
info@kernium.com.ar / www.kernium.com.ar

PROYECTO DE PAVIMENTACIÓN

POR DIEGO CALO, INTEGRANTE DEL INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO.

Con el objetivo de viabilizar la pavimentación de los principales caminos de los municipios de la Provincia, desde el Instituto del Cemento Portland Argentino presentamos en 2002 un ambicioso proyecto, denominado “Caminos Rurales de la Producción”, al que se fueron sumando distintos promotores.

Este proyecto brinda respuesta a la demanda insatisfecha de los productores del campo, mediante la pavimentación de los principales caminos rurales naturales, que hoy resultan difícilmente transitables e impiden en buena medida la diversificación de la producción rural.

El objetivo del proyecto es construir caminos que permitan sacar la producción del campo y que vinculen las zonas productivas con una ruta pavimentada. Por una cuestión de costos, las obras se realizan usualmente en caminos de una vía de hasta cuatro metros de ancho. Dadas las características, es fundamental que no conecten dos vías pavimentadas, para así garantizar el bajo nivel tránsito y evitar problemas de seguridad vial.

Esta medida fue implementada en otros países, como Estados Unidos, Bélgica, Holanda y España. Generalmente, es complementada con dársenas de sobrepaso, que permiten que si dos vehículos se enfrentan, estos puedan realizar el cruzamiento en esa zona.

La solución no es nueva. Fue utilizada también en nuestro país, por lo que podría ser reutilizada en un proyecto de estas características. Encontramos algunos antecedentes en la Provincia de Buenos Aires. En 1930, por ejemplo, se construyó el camino La Plata–Brandsen; si bien la ruta amplió su capacidad y hoy es una autovía, hay un sector que no fue utilizado, pero fue preservado y presta servicio como colector. Otro ejemplo es la ruta

24, que vincula General Rodríguez–Sommer. Era utilizada fundamentalmente por los productores de leche y hasta 1984 era de una sola trocha.

El modelo de gestión del proyecto incluye los siguientes aspectos fundamentales:

- Debe ser financiado por un Inversor Institucional, en un mediano plazo.
- El costo es pagado parcialmente por los productores rurales.
- Los municipios ceden total o parcialmente el cobro de la tasa vial durante ese plazo.
- El gobierno provincial cede total o parcialmente el cobro del impuesto inmobiliario rural durante ese plazo.

Para poder implementarlo, debemos analizar una matriz construida respecto del interés, el beneficio y el compromiso que deberían adoptar cada uno de los actores.

Cuando acercamos el proyecto a distintas áreas de gobierno, siempre obtuvimos apoyo y una buena recepción, y percibimos también el compromiso. El proyecto logró en 2004, que el entonces gobernador Felipe Solá reglamentara la Ley Nº 13.155, cuyo artículo 48 estableció que todo pago y contribución por mejoras destinado a la pavimentación de caminos rurales podía ser tomado a cuenta por pago del impuesto inmobiliario rural. La Ley aún hoy está en vigencia.

Organizado desde 2002 e impulsado por el Instituto del Cemento Portland Argentino, el proyecto está disponible para ser revisado, perfeccionado y lanzado en cualquier municipio.

CLP

Centro de Logística y Almacenaje Premium En Esteban Echeverría



LLAVE EN MANO



UBICACIÓN ESTRATÉGICA

A 15' de Autopista Richieri, a 18' de Av. Gral. Paz y a 30' de Microcentro.
Fácil acceso a la Ruta 58 y Au. Bs As. Cañuelas.
Gracias a su óptima ubicación, es posible realizar hasta dos viajes diarios a C.A.B.A. y sin peaje.

A 200 mts. de Av. Santa Catalina y a 300 mts. del Camino de Cintura, por amplias calles asfaltadas, aptas para el tránsito de camiones pesados. Zona de importantes centros logísticos desarrollados y en crecimiento.

OFRECEMOS EL CENTRO DE LOGÍSTICA PREMIUM A SU MEDIDA

¡Consúltenos! Para mayor información, comunicarse con:

Cecilia Bibiloni 📞 4131 2939 / 4131 2950

✉️ cecilia.bibiloni@fnbsa.com.ar

FNB S.A.
DESARROLLOS INMOBILIARIOS

LOS CONSORCIOS CAMINEROS

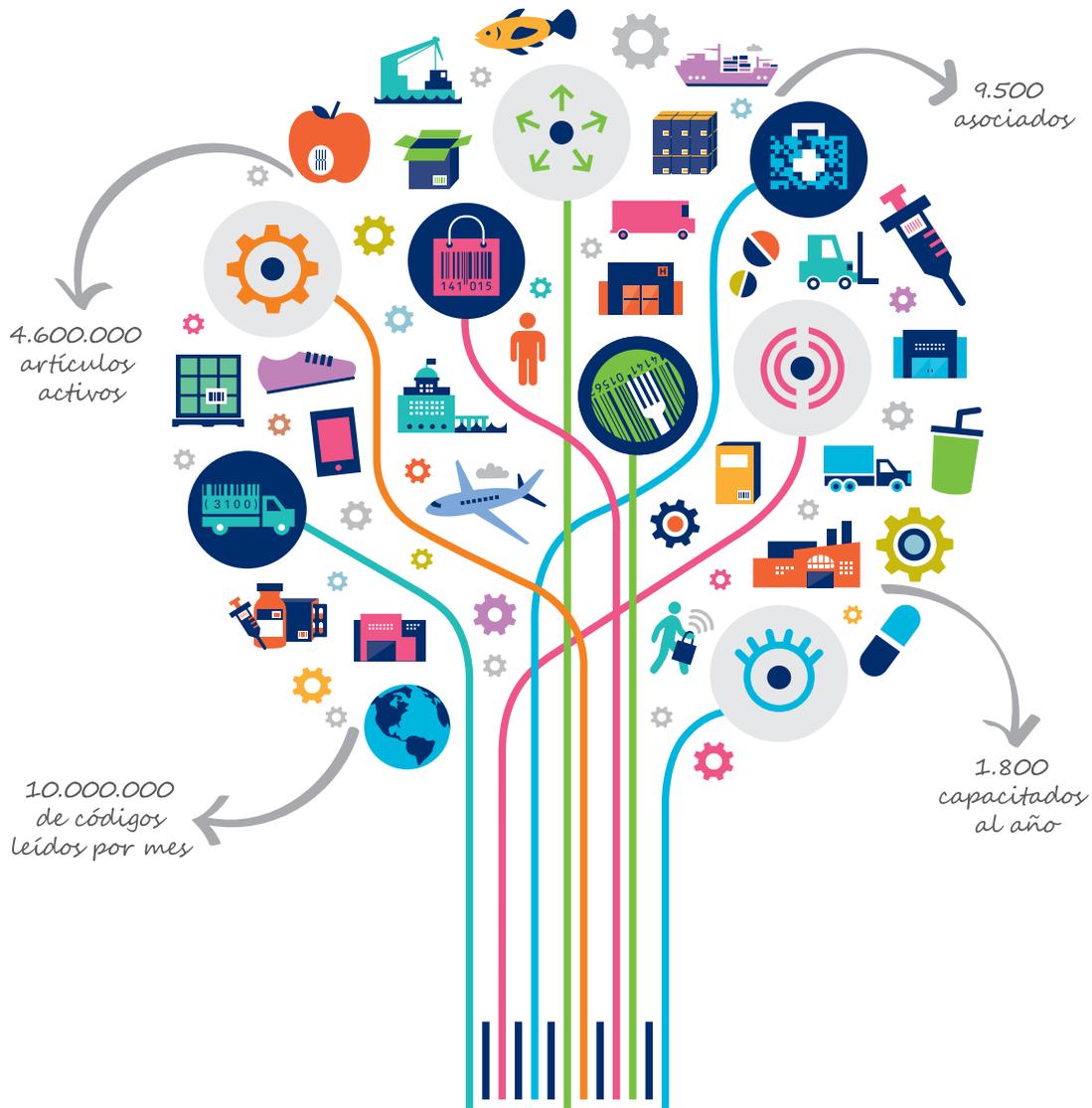
Quienes viven y dirigen pequeñas localidades y pueblos son quienes conocen el detalle de los inconvenientes que se producen en sus caminos locales. Sin embargo, les resulta difícil actuar por dos motivos principales: falta de conocimiento profesional acerca de las soluciones posibles, y carencia de recursos en maquinarias y fondos económicos para llevarlas a cabo. El sistema de Consorcios Camineros busca unir esa necesidad y conocimiento con quienes pueden desarrollar las tareas, tanto en lo profesional como en lo financiero.

En el país existen buenas experiencias donde los sectores que forman parte de la producción se asocian a cámaras o en consorcios para gestionar las necesidades en relación con los caminos y accesos.

Es muy interesante el modelo seguido desde 1973 en la provincia de Córdoba. En tal sentido Antonio Picca, del Consorcio Caminero de Río Segundo y presidente de la Asociación de Consorcios Camineros de Córdoba explica que “el sistema de consorcios camineros en Córdoba, en conjunto con cuatro entidades del agro y el área de Vialidad de la provincia, son las que discuten y llegan a un consenso sobre las obras que se realizan con los fondos previstos para el mantenimiento de los caminos rurales”.

En la provincia de Córdoba hay 287 consorcios camineros que se agrupan en 19 regionales, que a su vez conservan 56 mil kilómetros de caminos de tierra y son mantenidos con participación del sector privado, el aporte de Vialidad y la contribución importante que hacen los productores agropecuarios a su consorcio caminero. Conservan la red terciaria y secundaria y algunas primarias sin pavimentar, en dos aspectos: los trabajos de conservación y en las obras de mejoramiento. La Asociación cuenta con equipamiento tecnológico propio (dispone de 500 maquinarias que pueden trabajar a la vez en distintos lugares de la provincia) y un fondo de financiamiento, que es un subsidio reintegrable que se presta a los consorcios camineros, siempre en un ámbito solidario.

Los consorcios camineros existen también en la provincia del Chaco desde 1940. Son entidades de bien público sin fines de lucro, integrado por vecinos de una determinada zona geográfica rural, con el objeto de aunar esfuerzos y aportes económicos para la ejecución y conservación de caminos. Son personas jurídicas de derecho público, no estatal, con capacidad de actuar pública o privadamente. Sus objetivos son construir, reconstruir y conservar caminos de la red terciaria, vecinal o rural, con la directiva y supervisión de la D.V.P.



Transformando la manera en que trabajamos y vivimos

Somos una Organización global, neutral y sin fines de lucro con sede en más de 110 países que provee un sistema de estándares para identificar productos y servicios, capturar datos de los movimientos en las cadenas de valor y compartir información con los socios comerciales. Potenciamos los negocios para lograr más eficiencia, seguridad y sustentabilidad, y para mejorar la calidad de vida del consumidor final.

LA VISIÓN DESDE EL PROGRAMA DE SERVICIOS AGRÍCOLAS PROVINCIALES (PROSAP)

**POR ALEJANDRO GENNARI
Y JUAN ALBERTO SOSA,
MIEMBROS DEL PROGRAMA
DE SERVICIOS AGRÍCOLAS
PROVINCIALES.**

El Programa de Servicios Agrícolas Provinciales (PROSAP) fue concebido a mediados de la década de 1990 y cofinanciado por préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y por recursos del Estado Nacional y los Estados Provinciales que adhieren a él. Es el principal instrumento de inversión pública del Ministerio de Agroindustria de la Nación, y sus proyectos constituyen ejes de articulación territorial para todas las herramientas de la Unidad para el Cambio Rural (UCAR), organismo que gestiona la cartera de programas y de proyectos del Ministerio y contribuye a la reactivación del sector agroindustrial y al desarrollo equitativo de las áreas rurales.

Nació con gran participación de la Provincia de Mendoza en temas de infraestructura de riego y, lentamente, fue incorporando otras demandas de las sociedades rurales: los caminos, la electrificación y la conectividad a Internet rural.

¿Sus objetivos? Incrementar de forma sostenible la cobertura y la calidad de la infraestructura económica rural y de los servicios agroalimentarios, con el fin de alentar la productividad y las ventas de las pequeñas y medianas empresas agropecuarias y fomentar la competitividad de las economías regionales.

En las zonas rurales, tenemos grandes déficit de infraestructura, que son un freno a la producción. Debemos desterrar la idea de que el Estado tiene todas las soluciones y, desde el PROSAP, alentamos a que las sociedades participen en la operación y en el mantenimiento. En Mendoza, por ejemplo, todas las obras de riego son puestas en marcha gracias al financiamiento internacional, pero los beneficiarios contribuyen con ellas económicamente, a partir del Fondo de Desarrollo Hídrico que creó el Estado. Debemos analizar cómo desde el sector público podemos generar estos círculos virtuosos.

Hemos intervenido a lo largo y a lo ancho del país y conocemos las debilidades de cada uno de los productores del lugar. Veamos a continuación algunos casos.

Estamos preparados para ayudar a todas las provincias, porque conocemos la realidad de todo el país, en cuanto a costos y a necesidades. Así como en Mendoza se creó un fondo para canalizar las inversiones en infraestructura de riego, se podría crear también un fondo de inversión vial. Es una buena oportunidad para intervenir en la red vial, reducir los costos y mejorar la rentabilidad de los productores. Estamos aquí para aportar nuestro granito de arena.

FINANCIAMOS

HASTA UN 70%

DE TU CAMIÓN



Tecnología
EGR
No Utiliza
Urea

ADVANTECH
Innovación y tecnología

Pesados Central
Camiones y Buses



PESADOS CENTRAL S.A Mercado Central Buenos Aires. Au Ricchieri Km 17, (1771), Tapiales, Bs As, Arg.
WEB: www.pesadoscentral.com.ar MAIL: info@pesadoscentral.com.ar TEL.: (54-11) 5082-9250

DECLARACIÓN DEL CONGRESO ARGENTINO DE CAMINOS RURALES

EMITIDA EN OLAVARRÍA EN JUNIO 2016.

“En la ciudad de Olavarría, durante los días 29 y 30 de junio de 2016, sesionó el Congreso Argentino de Caminos Rurales, convocado por la Asociación Argentina de Carreteras, la Municipalidad de Olavarría, la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Centro, el Instituto del Cemento Portland Argentino y la Cámara de la Piedra de la Provincia de Buenos Aires, con la participación de 350 congresistas, autoridades nacionales, provinciales, intendentes de diferentes jurisdicciones, representantes de entidades de productores, técnicos todos interesados en avanzar en una política concreta para definir planes para un sector olvidado de la red de caminos de la Argentina: los caminos rurales, vinculados estrechamente a la producción”.

(...)

“Los buenos ejemplos escuchados y las ideas de nuevos elementos técnicos sobre estas redes (camineras) deben evitar el valioso voluntarismo de muchos y dar paso al desarrollo de una política de Estado, que enfrente el problema con una solución conjunta de la Nación, las provincias, los municipios, los transportistas y los productores, incorporando no solo recursos, sino también criterios permanentes, que eviten solo los voluntarismos y sean acciones coordinadas a lo largo y ancho de todos los establecimientos agropecuarios. Los sobrecostos que se generan por una mala red de caminos rurales repercuten en ineficiencia en toda la economía y, tal como se ha demostrado, no solo en pérdidas de los productores, sino también del conjunto de la economía, en pérdidas a la competitividad, en baja de ingresos fiscales, en ineficiencias sociales, etc. Por eso es necesario una política explícita que abarque a todos los actores mencionados. El campo se ha tecnificado y ha mejorado tranqueras para adentro; ahora es necesario mejorar fronteras para afuera y lo primero es poder transportar los insumos y lo producido de la forma más eficiente posible”.

(...)

“Hace cuarenta años se anuló el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, que durante las dos décadas anteriores había generado el desarrollo de un gran número de caminos rurales en todas las provincias. Hoy necesitamos una política y fondos que revolucionen el estado y la calidad de estos caminos, cuyo centro de gravedad pasa por un mantenimiento que permita su transitabilidad en todo el año y vaya desarrollando mejoras paulatinas para evitar los cierres o deterioros prematuros. En base a todo lo anterior, el Congreso declara:

- Que es imprescindible que los gobiernos nacional, provinciales y municipales establezcan una política de Estado para la mejora y mantenimiento de la red de caminos rurales, definan a los organismos responsables de la puesta en marcha de esta política y la auditoría del manejo de los fondos, vital para lograr la competitividad económica y la atención a la salud y la educación de las poblaciones rurales.

- Que los fondos disponibles a nivel municipal son insuficientes para atender integralmente esta problemática.

- Que se hace indispensable un plan integral de obras de mejoramiento y la implementación de sistemas de gestión de la conservación vial.

- Que resulta urgente y vital el aporte de fondos nacionales y provinciales para atender las necesidades y fondos o créditos para el reequipamiento municipal”.



PERFIL DE LOS CAMINOS DE TIERRA.

PERFIL HABITUAL:

Por la falta de cunetas y de perfil adecuado, el agua se deposita en la calzada originándose los “pantanos”, producidos por el tránsito y la permanencia del agua, con ahuellamientos importantes, transformando el camino en intransitable.



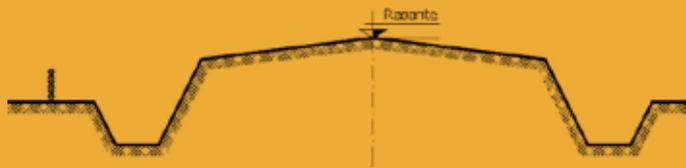
PERFIL DESEABLE PARA RASANTE BAJO NIVEL DE SUELO NATURAL:

La rasante pasa por debajo del terreno natural, con la conformación de cunetas mínimas para el encauzamiento de las precipitaciones pluviales.



PERFIL IDEAL:

La rasante se encuentra por encima de los campos linderos.



(Imágenes presentadas por Ing. Julio O. Gago durante el Congreso Argentino de Caminos Rurales, Olavarría - Junio 2016)

CEPAL: HORIZONTE 2030

**HACIA UN NUEVO
MODELO
DE
MUNDO**



Síntesis realizada por Concepto Logístico del documento "Horizontes 2030: la igualdad en el centro del desarrollo sostenible" © Naciones Unidas, 2016. *

Las políticas para implementar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requieren un nuevo estilo de desarrollo: un cambio estructural progresivo centrado en la igualdad y en la sostenibilidad ambiental, basado en coaliciones sociales y pactos para la gobernanza mundial, regional y nacional. Este cambio exige una visión de largo plazo y una nueva correlación de fuerzas sociales y políticas.

**Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Horizontes 2030: la igualdad en el centro del desarrollo sostenible (LC/G.2661/Rev.1), Santiago, Chile, 2016.*



El mundo vive un cambio de época. La comunidad internacional, en respuesta a los desequilibrios económicos, distributivos y ambientales ocasionados por el estilo de desarrollo dominante, ha aprobado recientemente la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus 17 objetivos. El documento, que la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) presentó a los Estados miembros en su trigésimo sexto período de sesiones (y que Concepto Logístico ha sintetizado en este artículo), complementa analíticamente esa Agenda, sobre la base de la perspectiva estructuralista del desarrollo y desde el punto de vista de los países de América Latina y el Caribe.

Sus propuestas se centran en la necesidad de impulsar un cambio estructural progresivo que aumente la incorporación de conocimiento en la producción, garantice la inclusión social y combata los efectos negativos del cambio climático. El foco de las reflexiones y de las propuestas para avanzar hacia un nuevo estilo de desarrollo radica en el impulso a la igualdad y a la sostenibilidad ambiental.

I. EL NUEVO ESTILO DE DESARROLLO: LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

UN CAMBIO DE ÉPOCA

El mundo debe cambiar su insostenible estilo de desarrollo. La pérdida de dinamismo y la inestabilidad del sistema económico, las desigualdades y tensiones causadas por la concentración de la riqueza y de los ingresos entre los países y dentro de ellos, sumado al riesgo de una grave crisis ambiental, son factores cada vez más visibles y presentes en el debate.

El estilo dominante muestra señales de agotamiento y amenaza los recursos comunes y el bienestar de las generaciones futuras. Al mismo tiempo, emerge en el sistema internacional un nuevo consenso en torno a una trayectoria distinta, que enfatiza el combate a la desigualdad y la protección del medio ambiente.

SAN LUIS LOGÍSTICA INTEGRACIÓN PRODUCTIVA



**Zona Franca,
Zona de Actividades Logísticas,
Logística Ferroviaria,
Logística Agropecuaria,
Zonas Primarias Aduaneras**

www.sanluislogistica.com



**GOBIERNO
DE SAN LUIS**

Zona de Actividades Logísticas (ZAL):

Autopista de las Serranías Puntanas km 701,1 y Colectora Sur Ciudad de Villa Mercedes – San Luis – República Argentina.

Zona Franca (ZF): Autopista de las Serranías Puntanas km 662 Ciudad de Justo Daract – República Argentina.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados en septiembre de 2015 por las Naciones Unidas, expresan este consenso, que constituye un avance político y conceptual respecto de la agenda de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Se trata de un avance en lo político en un contexto de multilateralismo democrático, en el que participaron los gobiernos y diversos actores sociales, y porque en ellos se retoma el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas entre los países en lo ambiental, económico y social. Representan también un progreso en lo conceptual, porque abarcan una gama más amplia de temas. La igualdad y la sostenibilidad ambiental son sus ejes principales, e incorporan iniciativas como la promoción del pleno empleo con productividad y calidad, la participación ciudadana y la transparencia.

EL SESGO RECESIVO EN LA ECONOMÍA INTERNACIONAL: FALTA DEMANDA Y SOBRA LIQUIDEZ

Las tasas de crecimiento internacional de la economía y el comercio han seguido una tendencia declinante desde mediados de los años setenta (véase el gráfico I.1). Esta trayectoria refleja la debilidad de la demanda agregada global en un sistema sin mecanismos que permitan una expansión coordinada de las economías y la corrección de las asimetrías competitivas entre los países, así como la caída de la elasticidad del comercio respecto del crecimiento del producto, que se traduce en una caída del volumen de las exportaciones respecto del PIB mundial.

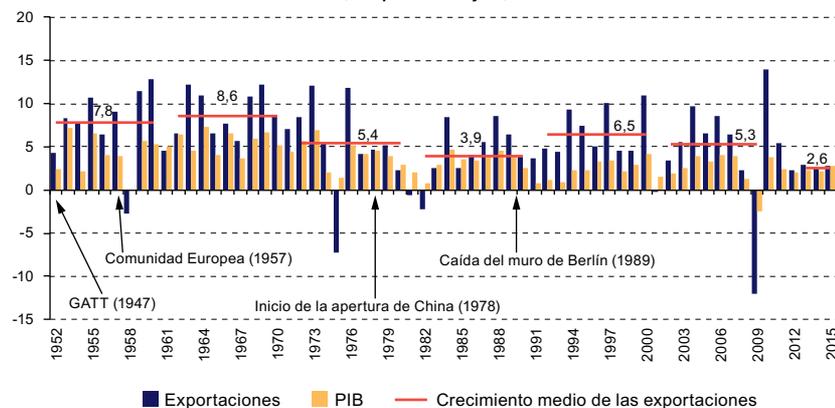
La falta de coordinación conduce a procesos que en los países deficitarios desaceleran o contraen sus economías (para reducir su déficit), mientras que los superavitarios no aceleran su crecimiento ni aumentan los salarios, con lo que

“El mundo debe cambiar su insostenible estilo de desarrollo.”

no incrementan sus importaciones. Este comportamiento, conjugado con más financiarización e incertidumbre, origina una desaceleración de la demanda agregada mundial, que se traduce en una tasa más baja de crecimiento. En ese juego, la mayor presión recae sobre los países deficitarios de menor desarrollo, que tienen menos recursos financieros o menores capacidades tecnológicas para mitigar el impacto del ajuste, disminuir sus importaciones o aumentar sus exportaciones.

La falta de demanda agregada coexiste con un exceso de liquidez. El sistema financiero sigue una trayectoria autolimitada de multiplicación de sus activos, a lo que han contribuido los desequilibrios en la cuenta corriente y la consiguiente emisión de títulos de deuda. En el gráfico I.2 se

Gráfico I.1*
Desaceleración de la economía mundial, medida por la variación anual del volumen de exportaciones de bienes y del PIB, 1952-2015
(En porcentajes)



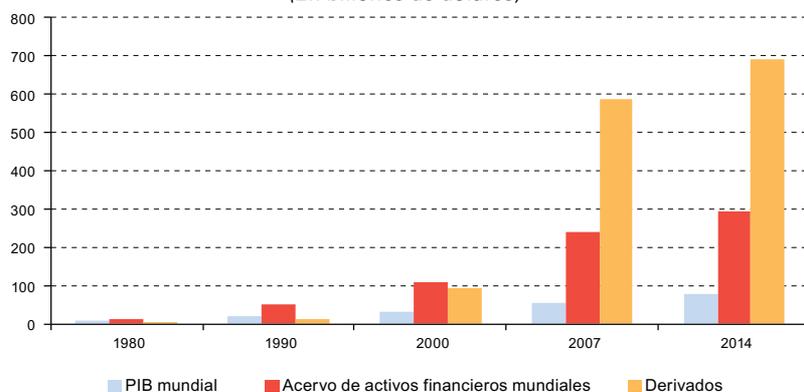
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Fondo Monetario Internacional (FMI).

*Los gráficos mantienen la numeración del documento original.

Gráfico I.2

Desacople entre las finanzas internacionales y la economía real: PIB nominal, activos financieros y derivados financieros a nivel mundial, 1980-2014

(En billones de dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras del Banco de Pagos Internacionales (BPI) y Banco Mundial, World Development Indicators, 2015.

ilustra el despegue del mundo de las finanzas respecto del mundo de la producción: el monto de los activos financieros, en particular de los derivados financieros, aumenta fuertemente en relación con el PIB mundial. El potencial disruptivo de una riqueza financiera que se incrementa a gran velocidad y excede con creces los volúmenes de producción y comercio es sumamente alto.

desigualdad, medida por el coeficiente de Gini¹, en una muestra de países, entre principios de la década de 2000 y principios de la década de 2010. Los puntos por debajo de la línea de los 45° (azules) representan a los países donde aumentó la igualdad (bajó el coeficiente de Gini), mientras que los puntos por encima de esa línea (rojos) corresponden a los casos en que el coeficiente aumentó. En la mayoría de los países, creció la desigualdad. Casi todos los países donde se redujo la

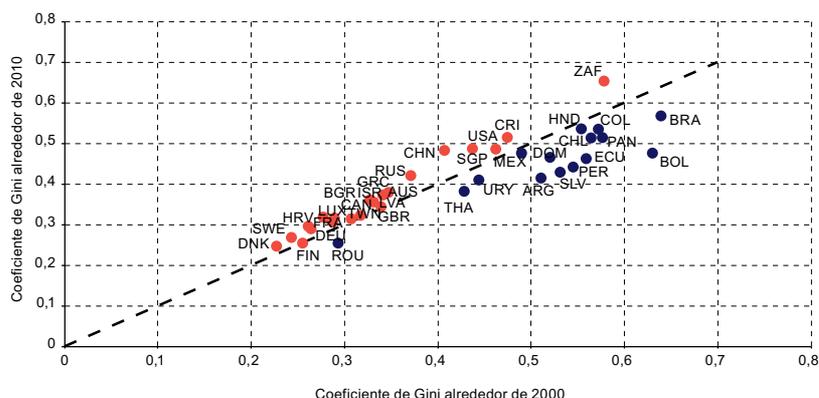
UN MUNDO MÁS INTEGRADO, PERO MÁS DESIGUAL

La desigualdad social, en el mundo desarrollado y en varias regiones en desarrollo, está en su nivel más alto en más de tres décadas. En el gráfico I.4 se presenta la evolución de la

¹ Indicador de desigualdad normalmente utilizado para medir desigualdad en los ingresos dentro de un país. Es un número entre 0 y 1, donde 0 corresponde con la perfecta igualdad y 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos y los demás ninguno). Si se expresa en porcentaje se denomina Índice de Gini.

Gráfico I.4

América Latina (14 países) y otros países seleccionados: coeficiente de Gini, alrededor de 2000 y de 2010



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, World Development Indicators, 2015 y All the Ginis Dataset, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y Luxembourg Income Study Database (LIS).

desigualdad son países latinoamericanos, en que los niveles de desigualdad eran inicialmente –y siguen siendo– de los más altos del mundo.

LA MAYOR FALLA DE MERCADO DE TODOS LOS TIEMPOS

El imperativo del cuidado del medio ambiente, otra dimensión clave de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, transforma la óptica con que se mira la dinámica económica, cuyas externalidades negativas ya no pueden ser ignoradas. Todo esfuerzo por recuperar el crecimiento global y reducir las brechas de ingreso entre países desarrollados y en desarrollo debe ser mediado y acompañado por un esfuerzo aún mayor por desacoplar el crecimiento del impacto ambiental.

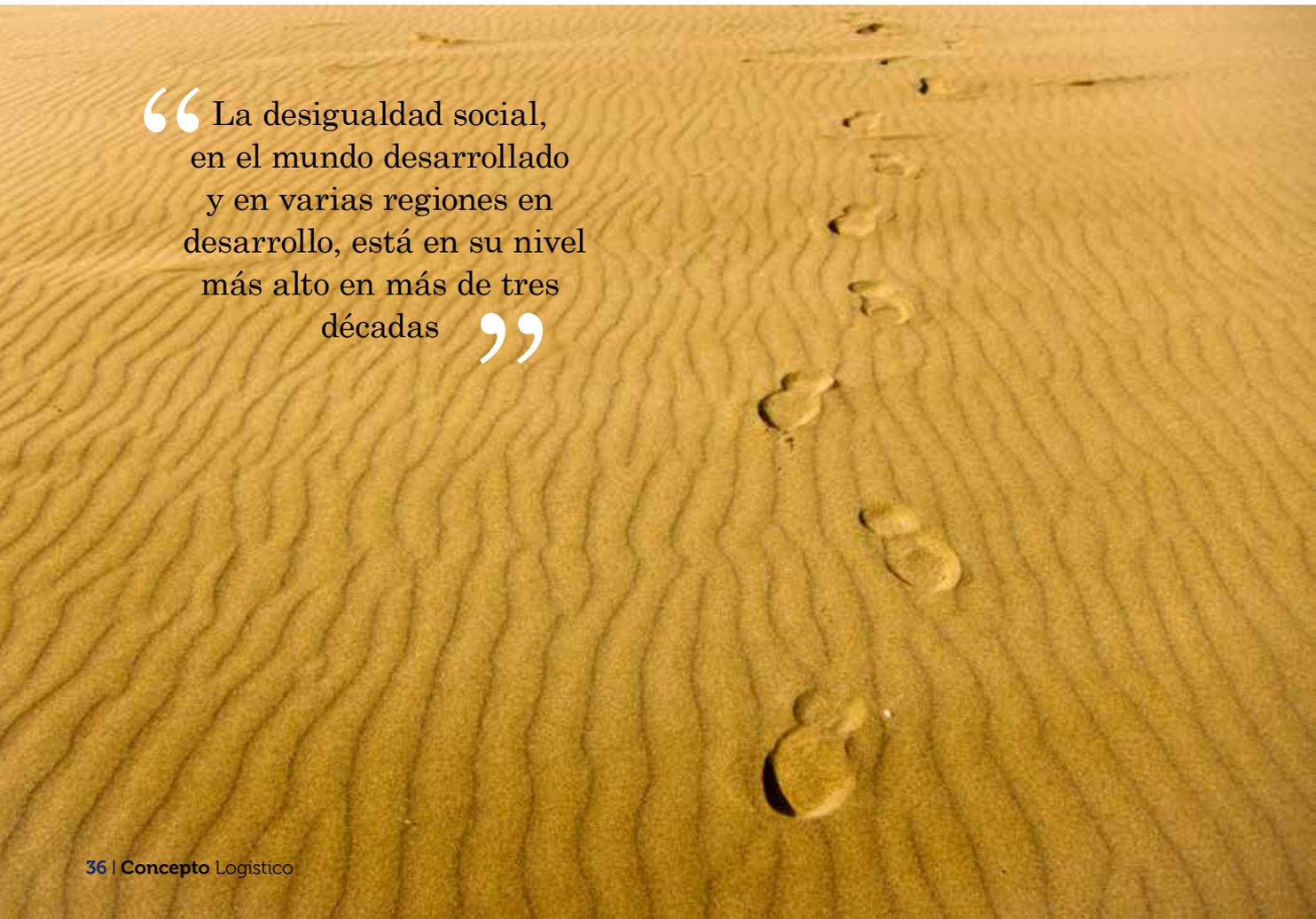
Los impactos del cambio climático son muy intensos, pueden ser irreversibles y exigen una respuesta colectiva urgente. Al no internalizar las externalidades de la contaminación ambiental, un país que contamina puede aumentar su producción y su empleo, mientras que los efectos negativos se sienten en otros. La reacción de la comunidad internacional y las políticas nacionales para cambiar el patrón de desarrollo, especialmente en el marco del Acuerdo de París, aprobado en diciembre de 2015, han cobrado gran urgencia y una legitimidad inédita.

UN NUEVO CONSENSO MUNDIAL

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con sus 169 metas representan el consenso emergente en la búsqueda de un nuevo paradigma de desarrollo. Sus fundamentos se sostienen en los siguientes ejes conceptuales: enfoque de derechos, igualdad sustantiva y cierre de brechas entre los países y dentro de ellos, promoción del pleno empleo con productividad y calidad, plena incorporación de la perspectiva de género, progresividad, responsabilidades comunes pero diferenciadas (en la medida en que las economías en desarrollo no han sido históricamente las principales responsables por la crisis ambiental), indivisibilidad e interdependencia de los objetivos y participación ciudadana y transparencia.

Pese a los avances que implican, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los ODS pueden ser interpelados desde tres puntos de vista. El primero se refiere a los medios para su implementación. La Agenda 2030 no cuenta con un marco institucional y una gobernanza global eficaz ni suficiente. El segundo se vincula con sus problemas de consistencia interna: no incorpora un necesario análisis de la forma como los ODS se conectan entre sí, ni de su relación con las variables económicas que los condicionan.

La CEPAL propone recurrir a la tradición de su teoría del desarrollo basada en la igualdad multidimensional como el



“ La desigualdad social, en el mundo desarrollado y en varias regiones en desarrollo, está en su nivel más alto en más de tres décadas ”



CAPACITACION 2017

PROGRAMA DE FORMACION PARA SUPERVISORES EN LOGISTICA (PFSL-2017) - 67 hs. martes y jueves por la mañana, comienzo abril.

PROGRAMA INTENSIVO EN CENTROS DE DISTRIBUCIÓN 48 HS.

- Operatoria de centros de distribución.
- Costos y presupuestos.
- Sistemas de información y tecnología disponible para optimización de depósitos y centros de distribución.
- Seguros.
- Envases y embalajes.

PROGRAMA INTENSIVO EN TRANSPORTE 36 HS.

- Transporte, distribución, ruteo y legislación.
- Costos y presupuestos asociados al transporte.
- Tercerización, operadores logísticos, seguros y contratos.

CURSOS CORTOS

- Implementación de proyectos en supply chain.
- Proceso de ruteo y documentación.
- Costos logísticos y su vinculación con los niveles de servicio.
- Diseño, gestión y mejora de procesos de negocio.
- Taller de tablas dinámicas aplicadas a la logística.
- Procesos logísticos.
- La mejora de la productividad en el depósito. Técnicas y prácticas de gestión.



“ Los impactos del cambio climático son muy intensos, pueden ser irreversibles y exigen una respuesta colectiva urgente ”

valor que se quiere alcanzar con el modelo de desarrollo, el cambio estructural progresivo para generar empleos de calidad en senderos bajos en carbono y la interdependencia entre coyuntura y estructura –entre ciclo económico y tendencia de largo plazo de la tasa de crecimiento– como clave de una política macroeconómica para el desarrollo.

La tercera interpelación se refiere a la economía política. Existe un riesgo muy alto de que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los ODS se transformen en declaraciones de intenciones que luego son negadas de forma sistemática por la dinámica de los mercados y la *realpolitik*. Implementar la Agenda 2030 requiere de una nueva economía política –una nueva ecuación entre Estado, mercado y sociedad– y nuevas coaliciones internacionales y nacionales.

II. SE ACELERAN LOS CAMBIOS TECTÓNICOS DE ALCANCE MUNDIAL

CHINA REDEFINE ESPACIOS Y ESTRATEGIAS EN LA ECONOMÍA INTERNACIONAL

Uno de los cambios más importantes de las últimas décadas es la consolidación de China como potencia económica y geopolítica con una posición predominante en el mundo. El nuevo papel

de China se percibe notoriamente en el ámbito latinoamericano, pues dicho país ha costeado numerosos proyectos y se ha convertido en una fuente alternativa de financiamiento. Las exportaciones de la región a China son, principalmente, de bienes de baja tecnología o intensivos en recursos naturales, con un impacto ambiental negativo más fuerte que el de las exportaciones destinadas al resto del mundo.

LOS MEGA-ACUERDOS CREAN MERCADOS MEGARREGIONALES

Las iniciativas de integración económica en Asia, Europa y América del Norte lograron niveles de intercambio comercial y articulación productiva mucho más elevados que los de América Latina. A ellas se han sumado iniciativas megarregionales como el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP), que incluye a los Estados Unidos y once economías de la cuenca del Pacífico, entre ellas tres latinoamericanas (Chile, México y Perú), así como otros acuerdos en negociación. Entre estos destacan la Asociación Transatlántica sobre Comercio e Inversión (TTIP), entre los Estados Unidos y la Unión Europea, el acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y el Japón, y la iniciativa de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), que competiría con el TPP como modelo para definir las reglas de juego en Asia en los próximos años.

ZARCAM

LOGÍSTICA

ZARATE, CAMPANA, PILAR (PIP) y CORDOBA



más de 40 años acompañando a nuestros clientes

Ruta 12 km 83,5 (Nueva Ruta 6) Zárate, Buenos Aires

Teléfono: 03487-576000 y líneas rotativas

info@zarcam.com.ar www.zarcam.com.ar

Las actuales negociaciones megarregionales apuntan a crear espacios económicos integrados de vasto alcance, superando la lógica bilateral de la mayoría de los acuerdos regionales. En este contexto, existe el riesgo de que se negocien normas y requerimientos ambientales, de calidad o trazabilidad de difícil cumplimiento para los exportadores de la región. Los países latinoamericanos que participan en las negociaciones megarregionales experimentarían de manera directa el impacto de esas nuevas normas, mientras que los que no participan se verían expuestos a ellas de manera indirecta, ya que sus resultados podrían constituir la base para futuros acuerdos multilaterales en la OMC.



LA POBLACIÓN CRECE MENOS Y ENVEJECE

El crecimiento de la población se ha desacelerado en todas las regiones del planeta. Se espera que su tasa de crecimiento sea menor al 1% anual en la mayoría de las regiones durante el período de los ODS (2015-2030), mientras que en las dos décadas anteriores superaba el 1,5%. Hay notorias diferencias en las tasas de crecimiento de la población entre regiones, con tasas aún elevadas en África y muy reducidas en Europa. (ver Gráfico II.2)

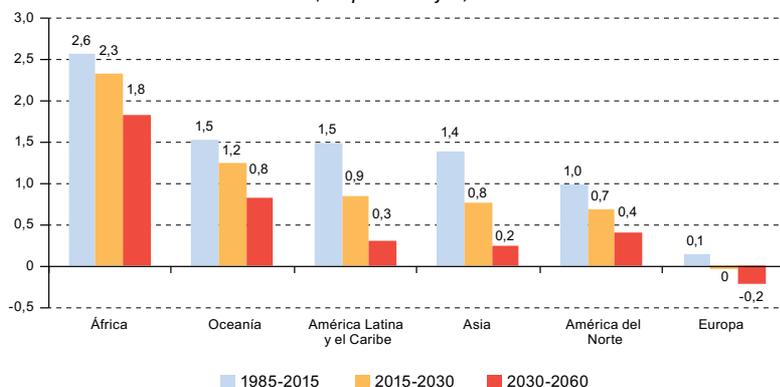
En las tres regiones que reciben más inmigración (Europa, América del Norte y Oceanía), sigue aumentando el porcentaje de la población nacida en el extranjero, lo que contrasta con el descenso o la estabilidad de ese porcentaje en América Latina y el Caribe, Asia y África.

La creciente inquietud política sobre la fecundidad y la migración es especialmente preocupante porque puede aumentar la xenofobia: ante la baja fecundidad, grupos nacionalistas han asociado la identidad nacional a la población nacida en el país y consideran a los inmigrantes como una amenaza.



www.andreani.com

Gráfico II.2
Tasas de crecimiento de la población por regiones,
1985-2015, 2015-2030 y 2030-2060
 (En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Naciones Unidas, "World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables"; *Working Paper*, N° ESA/P/WP.241, División de Población, 2015 [en línea] <http://esa.un.org/unpd/wpp/>.

Otras dos tendencias demográficas con fuerte impacto económico son la urbanización y el envejecimiento. En 2008, por primera vez, la mayoría de la población mundial vivía en zonas urbanas. En 1950 existían solo dos megaciudades (con más de 10 millones de habitantes), Tokio y Nueva York, y 77 ciudades con más de un millón de habitantes. Actualmente, hay 29 megaciudades y 501 ciudades con más de un millón de habitantes, y su número aumentará.

UN MUNDO EN CRISIS AMBIENTAL

El impacto ambiental del estilo de desarrollo dominante pone en peligro la supervivencia de la humanidad y la de otras especies. De acuerdo con el consenso científico, es necesario disminuir el actual nivel de emisiones. América Latina y el Caribe se mueven en la dirección opuesta y aumentan sus emisiones a una tasa del 0,6% anual.

Bajar las emisiones requiere de una considerable mejora en el alcance y la calidad de los servicios públicos urbanos, como el transporte masivo, la infraestructura para el manejo de residuos y la iluminación pública, una mayor penetración y diversificación de las energías renovables y medidas de preservación en la agricultura y la cubierta forestal.

La disminución de emisiones no se producirá sin un paquete de inversiones complementarias, un gran impulso (*big push*) ambiental, en que cada inversión debe coordinarse con inversiones paralelas en otros sectores para que cada una de ellas sea rentable y viable. No habrá inversiones en nuevas fuentes de energía sin inversiones en la industria y el consumo que permitan que las primeras operen de forma eficiente. Tampoco se crea un nuevo sistema de transporte sin una expansión simultánea

de la infraestructura vial, los servicios de apoyo, las redes y ciudades inteligentes, las interconexiones físicas y virtuales, y la capacidad de operar, mantener, reparar y, en algunos casos, producir los equipos y vehículos necesarios. No hay cambios en los patrones de consumo y producción si la estructura de costos y precios (incluidos subsidios e impuestos ambientales) no penaliza los procesos y bienes contaminantes. El gran impulso ambiental es el complemento natural a un keynesianismo ambiental global.

LA NUEVA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA

Del concepto de convergencia NBIC (nanociencia, biología, información y conocimiento) se ha avanzado al de convergencia CTS (conocimiento, tecnología y sociedad), definida como una interacción cada vez más intensa y transformadora entre disciplinas científicas, tecnologías, comunidades y dominios de la actividad humana para lograr una compatibilidad, sinergia e integración mutua y, mediante este proceso, crear valor y diversificarse para alcanzar objetivos comunes.

La convergencia CTS es importante para los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Por ejemplo, las interacciones entre las plataformas de escala humana (sistemas alimentarios locales), de escala global (ciclo del agua, ciclo del nitrógeno, clima) y de escala NBIC (por ejemplo, mejoramiento genético) tendrían implicaciones significativas para los objetivos relacionados con la eliminación del hambre y la producción sostenible de alimentos (Objetivo 2), la acción climática (Objetivo 13) y la protección de los ecosistemas terrestres (Objetivo 15).



INTEGRATED LOGISTICS FLOW

www.iflow21.com

Lavoisier 494
B1616GWJ Pablo Nogués
Provincia de Buenos Aires
+54-11-5530-8000



LOGISTICA



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Al futuro que
imaginaste sumale
más
negocios
más
resultados

positivos en:

E-COMMERCE

OIL & GAS

RETAIL

FARMA

TRANSPORTE INTERNACIONAL



III. SE DETERIORA EL CONTEXTO ECONÓMICO INTERNACIONAL

LA ECONOMÍA MUNDIAL HA PERDIDO DINAMISMO

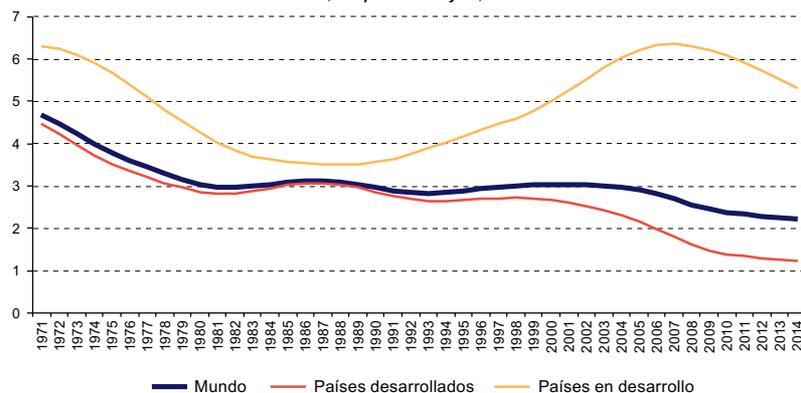
Desde hace más de dos décadas, la tasa de crecimiento de la economía mundial muestra una tendencia a la baja: la tasa de crecimiento del PIB tendencial real cayó del 5,4% en el período 1961-1969 al 3,8% en el período 1971-1979 y al 2,9% en el período 1990-1999, y posteriormente se mantuvo alrededor de ese nivel entre 2000 y 2014 (véase el gráfico III.1).

Esta tendencia refleja el declive secular de las economías más desarrolladas, cuyo crecimiento disminuyó entre los períodos 1961-1969 y 2000-2014. Por el contrario, las regiones en desarrollo han crecido a una tasa superior al promedio del mundo y de los países desarrollados, pero sin compensar la caída de estos últimos.

las economías avanzadas y, en menor medida, a las regiones en desarrollo.

La menor elasticidad del comercio con respecto al ingreso responde a tres factores. En primer lugar, han perdido peso los componentes de la demanda agregada con un mayor contenido de importaciones, como la inversión. En segundo término, ha perdido dinamismo la expansión de las cadenas de valor a nivel mundial. Esto refleja el hecho de que el proceso de fragmentación del proceso productivo entre países encuentra límites, lo que se confirma además en el debate sobre la importancia de la relocalización (*reshoring*). Finalmente, el sistema internacional conlleva una tendencia recesiva, en particular en la zona del euro, debido al mecanismo de ajuste predominante ante los desequilibrios de la balanza de pagos. Los países superavitarios han sido renuentes a seguir políticas fiscales expansivas, por lo que todo el peso del ajuste recae sobre los países deficitarios, que tienden a desacelerar su crecimiento o contraer su economía.

Gráfico III.1
Tasa de crecimiento tendencial del PIB, 1971-2014
(En porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial, World Development Indicators, 2015.

El comportamiento de la demanda agregada es clave en la decisión de invertir debido a su impacto en las expectativas de rentabilidad. Dos factores que han contribuido de forma decisiva a debilitarla son el aumento de la desigualdad y el creciente peso del sector financiero.

En América Latina y el Caribe, solo un tercio de la participación de las utilidades en el PIB se traduce en inversión, lo que contrasta con la situación en Asia, donde esa variable alcanza los dos tercios. América Latina y el Caribe no es únicamente la región más desigual del planeta, sino también aquella cuya élite es más renuente a traducir su posición de privilegio en la inversión de las utilidades.

SE DESACELERA EL COMERCIO INTERNACIONAL

A diferencia del declive de la tasa de crecimiento del producto y la inversión a partir de la década de 1970, el comercio mantuvo un elevado dinamismo hasta el inicio de la crisis financiera mundial. Desde entonces, también ha mostrado señales de desaceleración. La desaceleración del comercio afecta sobre todo a

UN SECTOR FINANCIERO DESLIGADO DE LA ECONOMÍA REAL

Aparte de las transformaciones en la esfera real, el contexto internacional se caracteriza por un sector financiero cuyos montos de transacción superan con creces los de la economía real. Ese sistema es liderado por grandes instituciones financieras complejas, caracterizadas por un elevado grado de interconectividad y concentración, y por una estructura de pasivos sesgada hacia el apalancamiento procíclico. Además, ese sector tiene un importante segmento poco regulado, el sistema bancario paralelo (*shadow banking system*), lo que eleva la incertidumbre. Esto forma parte de un proceso de financiarización definido como la creciente importancia de los mercados financieros, las instituciones financieras y las élites financieras en el funcionamiento de las economías y sus instituciones de gobernanza, a nivel nacional e internacional.

Las transformaciones del sector financiero tienen implicaciones importantes en la dinámica de la economía real, como se observa en el mercado de los productos básicos en la década de 2000. Las materias primas pueden ser consideradas un activo financiero, en el sentido de que sus precios responden a cambios



ALTOGRADO | WWW.ALTOGRADO.COM.AR

20
Años


loginter

**SOLUCIONES
INTEGRALES**

La seguridad de elegir a quien sabe
desarrollar la mejor estrategia.

+5411 4114 3200

www.loginter.com.ar

info@loginter.com.ar

Avenida Ramón S. Castillo S/Nº. entre calles 8 y 9 Ciudad de Bs. As., Argentina

en las expectativas sobre las condiciones futuras más que al estado actual del mercado, a la demanda y la oferta (es decir, las variables fundamentales). Algunas grandes instituciones financieras, como Goldman Sachs, JP Morgan y Morgan Stanley, tienen un papel cada vez más importante en estos mercados. El creciente papel de los productos básicos como activos financieros se observa también por el hecho de que muestran un mayor grado de asociación con los activos financieros tradicionales, como las acciones, en términos de su rentabilidad y volatilidad. Esto implica que el comportamiento de los productos básicos depende en mayor medida de los factores que explican el comportamiento y las fluctuaciones de las bolsas de valores.

IV. SE DEBILITA LA POSICIÓN DE LA REGIÓN EN LA ECONOMÍA MUNDIAL

América Latina y el Caribe enfrenta los desafíos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible con una tasa de crecimiento de largo plazo menor que la de otras regiones del mundo en desarrollo y una persistente vulnerabilidad externa. Muchos países de la región deberán cambiar su estilo de desarrollo en condiciones menos favorables que las que prevalecieron en la década pasada, con menores márgenes de maniobra y una pérdida relativa de capacidades tecnológicas.

LA REGIÓN SE REZAGA

Desde la década de 1980, la tasa de crecimiento anual del PIB per cápita de la región ha sido de solo un 2%, en una trayectoria de clara divergencia con las economías en desarrollo más dinámicas de Asia Oriental y el Pacífico.

La desaceleración del crecimiento tuvo impactos negativos en la creación de empleo y en su calidad. La tasa de desempleo urbano en la región aumentó de forma persistente a partir del cuarto trimestre de 2014. La calidad del empleo se ha deteriorado, lo que se refleja en una tasa de crecimiento del trabajo por cuenta propia mayor que la del empleo asalariado desde 2012.

PERSISTEN LA VULNERABILIDAD EXTERNA Y LA BAJA INVERSIÓN

Las economías de América Latina y el Caribe están expuestas fundamentalmente a choques reales, determinados por los movimientos de los términos de intercambio o la variación del ritmo de crecimiento de los principales socios comerciales del país, y financieros, asociados a las fluctuaciones de los flujos de inversión externa de corto y largo plazo.

La vulnerabilidad externa real depende de la especialización comercial de cada país. Un menor grado de diversificación productiva o un mayor grado de concentración exportadora en unos pocos mercados expone excesivamente a una economía.

“Las actuales negociaciones megarregionales apuntan a crear espacios económicos integrados de vasto alcance, superando la lógica bilateral de la mayoría de los acuerdos regionales.”



Somos su operador 4PL, gerenciamos, diseñamos la estrategia LOGÍSTICA en base a las necesidades de su negocio. Hacemos un DIAGNÓSTICO de su negocio para mejorar los procesos que resulten necesarios.

NUESTROS
OBJETIVOS
ESTRATÉGICOS

- ▾ Disminución de los costos financieros de los stocks.
- ▾ Optimización de los costos de almacenamiento y de transporte.
- ▾ Reducción de los costos de planificación y personal.
- ▾ Creación de una logística internacional orientada a los mercados.
- ▾ Flexibilidad frente a las exigencias de nuestros clientes.
- ▾ Satisfacción de los clientes. Gestión del transporte.
- ▾ Reducción de los plazos de entrega. Rotación de stocks.
- ▾ Optimización de la capacidad de almacenamiento y del transporte.
- ▾ Definición de tareas.
- ▾ Seguimiento de los Resultados de la Consultoría.



GRUPO EMPRESARIAL

Logi
Seed

Consultoría Profesional
www.logiseed.com



Despachantes de Aduana
Comercio Exterior y Consultoría Profesional
www.avef.com.ar

Powered by LG

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS



Acoplados con PISO MÓVIL



ALMACENAMIENTO HERMÉTICO



soluciones@logiseed.com

www.logiseed.com



V. NO SE CIERRAN LAS BRECHAS ESTRUCTURALES

POCA PRODUCTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA DEFICIENTE

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible implica el logro del pleno empleo productivo, la promoción de la industrialización inclusiva y sostenible, y el fomento a la innovación. Para cerrar la brecha de productividad entre los países de la región y el mundo desarrollado, se requiere incorporar a la estructura productiva de los países rezagados actividades y sectores con más intensidad tecnológica.

La inversión en infraestructura es otro vector clave para la convergencia de la productividad con la frontera internacional. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible incluye entre sus Objetivos la construcción de infraestructuras resilientes. En la región, existe una brecha significativa entre las necesidades de inversión en infraestructura y los niveles materializados, lo que contribuye a la acumulación de brechas históricas.

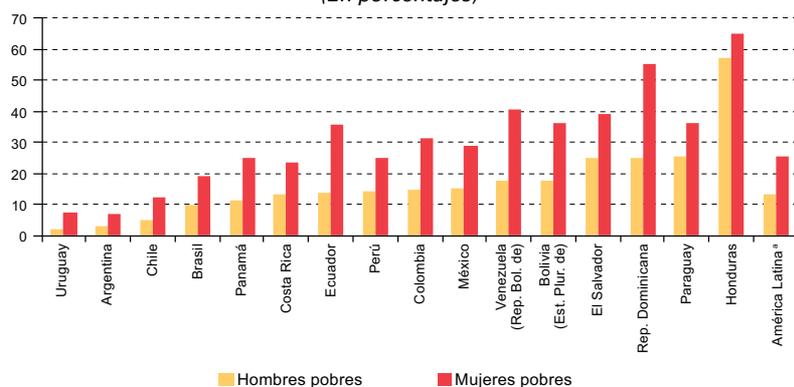
LA POBREZA Y LA CONCENTRACIÓN DEL INGRESO AUMENTAN LA VULNERABILIDAD

El 28% de la población de América Latina se encuentra en situación de pobreza, lo que equivale a 168 millones de personas. A principios de los años noventa, la cifra era del 48%. En los últimos años, la tendencia a la baja se ha desacelerado y las estimaciones para 2015 muestran que aumentó en casi 1 punto porcentual respecto al año anterior. La misma dinámica se observa en el caso de la pobreza extrema. Las causas de esta dinámica negativa son la desaceleración del crecimiento, con su consiguiente impacto en la creación y la calidad del empleo, y las crecientes presiones inflacionarias.

VISIBILIZAR LA BRECHA DE GÉNERO

En todos los países, la pobreza es más alta entre las mujeres que entre los hombres que no comparten el hogar con otros adultos. Esto se debería a los menores ingresos que perciben las mujeres y a la composición de esos hogares. Los hogares de un solo adulto masculino por lo general son unipersonales y corresponden a personas en edad de trabajar, mientras que los femeninos se dividen entre monoparentales, unipersonales y extendidos en edad de trabajar. Los ingresos que perciben estos tipos de hogares difieren en promedio y en la cantidad de personas que deben sustentar (niños y adultos mayores) en el caso de los monoparentales y los extendidos. (ver Gráfico V.5). El porcentaje de mujeres sin ingresos propios triplica al de los hombres en todos los países, lo que se explica por las diferencias en la participación laboral.

Gráfico V.5
América Latina (16 países): personas de entre 20 y 59 años,
pobres, por sexo, en hogares de un solo adulto
de entre 20 y 59 años, alrededor de 2013
 (En porcentajes)



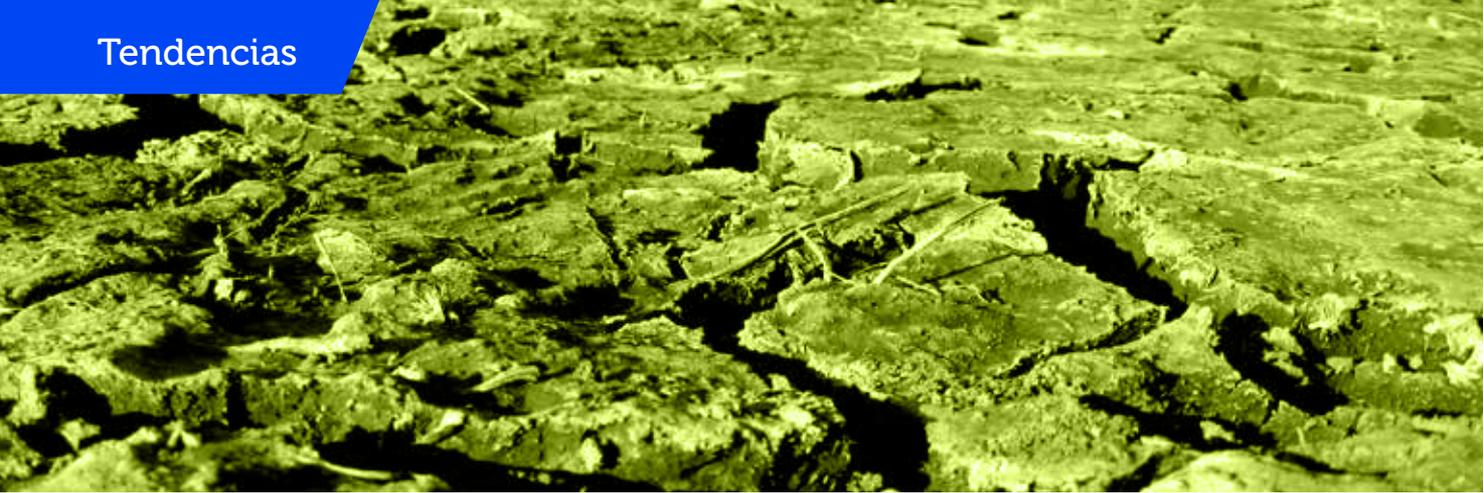
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de tabulaciones especiales de las encuestas de hogares.

* Promedio ponderado.



GESTION LOGISTICA **SB** 

Otto Krause 3900 - Tortuguitas - Malvinas Argentinas
Tel: (03327) 443764/65 - info@gestionlogisticasb.com.ar
www.gestionlogisticasb.com.ar



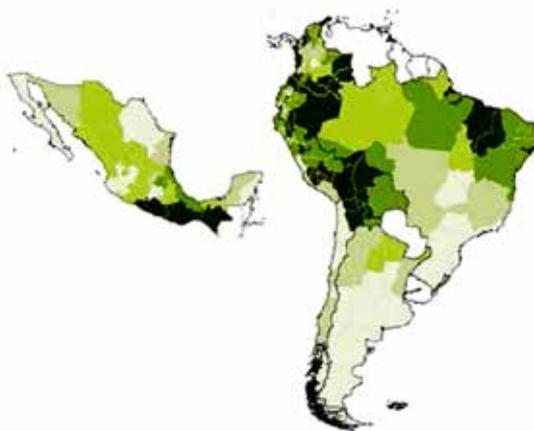
LAS DESIGUALDADES TERRITORIALES LIMITAN EL DESARROLLO DE LAS PERSONAS

Las desigualdades territoriales en la región adoptan dos formas. La primera es una marcada concentración geográfica de la población y la actividad económica en un número reducido de lugares dentro de cada país, normalmente las principales áreas metropolitanas.

La segunda característica son las elevadas brechas en las condiciones generales de vida de la población entre territorios. Un indicador de desarrollo territorial estimado para ocho países y 182 entidades territoriales en 2010 permitía clasificar a las entidades territoriales en cinco grupos, denominados quintiles, de menor a mayor desarrollo (véase el mapa V.1).

Dada la importancia del lugar de nacimiento de una persona en sus perspectivas de desarrollo, la dimensión territorial debe incorporarse en las agendas o estrategias nacionales.

Mapa V.1
América Latina (8 países y 182 entidades territoriales):
indicador de desarrollo regional, 2010



Alto Medio alto Medio Medio bajo Bajo

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Panorama del Desarrollo Territorial en América Latina y el Caribe, 2015* (LC/W.671), Santiago, 2015.

Nota: Los límites geográficos que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

EL DETERIORO AMBIENTAL TAMBIÉN AUMENTA LA DESIGUALDAD

Una de las expresiones de la pobreza y la desigualdad es la mayor vulnerabilidad de los pobres a los efectos del daño ambiental, debido a su mayor exposición a esos problemas, su menor acceso a recursos y su menor capacidad de utilizar efectivamente los mecanismos políticos. Si bien en materia de provisión de servicios básicos la región ha avanzado en los últimos 25 años, persisten problemas para llegar a los grupos más pobres.

Las carencias en materia de agua y saneamiento originan enfermedades gastrointestinales que siguen siendo una causa significativa de muerte y pérdida de años de vida saludable, afectan



Un camión arrancó en 1936
y ya nunca se detuvo...



Este año celebramos 80 años de aquel arranque.

Hoy somos una empresa **sólida, innovadora**
y centrada en **soluciones de valor**,
por eso estamos orgullosos de ser parte
de este gran equipo de trabajo argentino.





la asistencia y el desempeño escolar y se traducen en días de trabajo perdidos. Los hogares que carecen de agua potable están sujetos a costos adicionales: la necesidad de obtener agua desde camiones cisterna, efectos negativos sobre la salud y costos de oportunidad.

La falta de acceso a fuentes modernas de energía significa que muchos hogares urbanos y rurales siguen recurriendo al uso de combustibles sólidos, que generan altos niveles de contaminación atmosférica.

Las deficiencias en el transporte público dan lugar a sistemas urbanos ineficientes, ya que los sectores más ricos recurren a vehículos privados, lo que ocasiona contaminación atmosférica y congestión. Por otra parte, esos grupos son los que se benefician más de los subsidios al consumo de combustibles fósiles y las inversiones en infraestructura para la movilidad privada.

El cambio climático afectará de forma más directa y significativa a los más pobres, que carecen de servicios básicos y de salud, dependen más de los recursos naturales como medio de sustento y tienen menor acceso a la tecnología y los recursos financieros necesarios para la adaptación.

VI. UN GRAN IMPULSO AMBIENTAL PARA LA IGUALDAD Y LA SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO

Para lograr los objetivos de una agenda con horizonte a 2030 centrada en la igualdad, se requiere la implementación de políticas económicas, industriales, sociales y ambientales alineadas con el cambio estructural progresivo. Las instituciones y las políticas públicas se deberán articular en torno a un gran impulso ambiental transformador de la estructura productiva, que complemente la incorporación de progreso técnico, la sostenibilidad y la igualdad.

La implementación y concreción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere actuar en tres ámbitos, que se resumen en el cuadro que sigue: la gobernanza internacional para la producción de bienes públicos globales, la cooperación y el aporte regional al debate mundial, y las políticas públicas nacionales, en particular las macroeconómicas, sociales, industriales y ambientales.

“CONSTRUYENDO VALOR ESTRATEGICO PARA EL PAIS Y LAS EMPRESAS”



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA



CAPACITACION 2016 - 2017

2016

Diseño, gestión y mejora de procesos de negocio
2-9-16 y 23 de Noviembre de 18.00 a 21.00 hs

Taller de tablas dinámicas aplicadas a la logística
1-3 y 8 de Noviembre de 17.30 a 20.30 hs.

2017

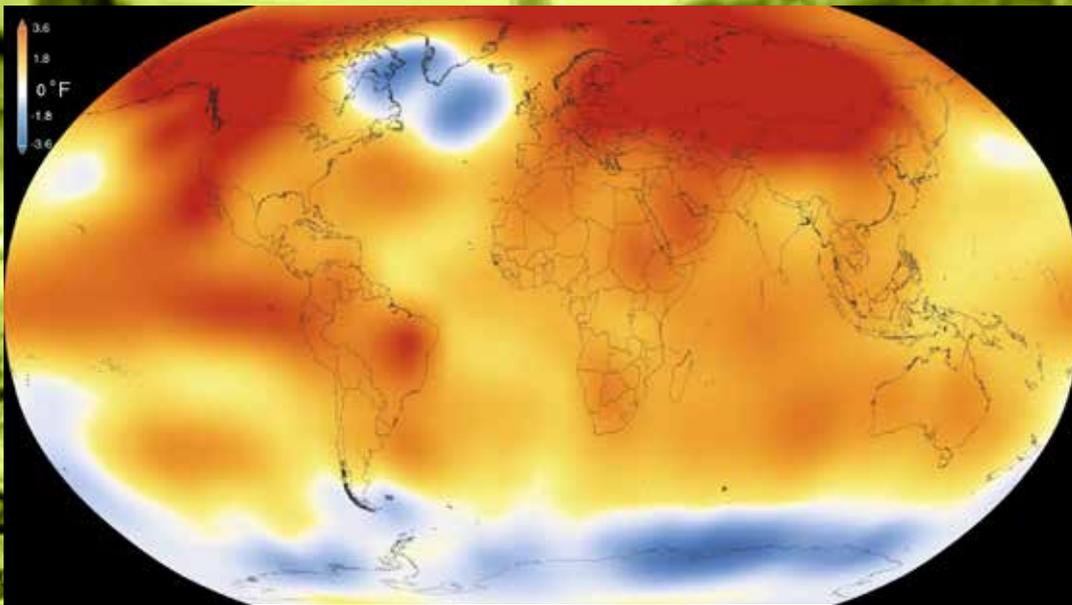
CURSOS DE VERANO

- La mejora de la productividad en el depósito
- Procesos logísticos
- Coaching y liderazgo, rol del supervisor
- Tablero de comando
- Logística sistémica y servicio al cliente
- Taller de costos logísticos
- Tablas dinámicas aplicadas a la logística

Enero - Febrero y Marzo 2017

PROPUESTAS DE POLÍTICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA AGENDA

ÁMBITO	POLÍTICAS
CREACIÓN DE BIENES PÚBLICOS GLOBALES	<ul style="list-style-type: none"> i) Mayor correlación entre el peso de los países en desarrollo en la economía mundial y su representación y poder de decisión en las instituciones financieras internacionales. ii) Coordinación de políticas fiscales focalizadas en inversiones ambientales para dar un sesgo expansivo a la economía mundial y sostener el empleo. iii) Coordinación de políticas cambiarias y financieras para reducir los desequilibrios comerciales y la volatilidad mediante el rediseño de la arquitectura financiera. iv) Coordinación internacional para reducir la evasión y la elusión fiscales. v) Creación de fondos para la adaptación y la transferencia de tecnologías ambientales. vi) Difusión de estándares y etiquetados ambientales para promover el comercio de bienes menos intensivos en carbono. vii) Ajuste de las reglas mundiales de comercio e inversión para hacerlas más compatibles con los ODS. viii) Participación proactiva en el debate sobre gobernanza de Internet y de la información.
FORTALECER EL APOORTE REGIONAL	<ul style="list-style-type: none"> i) Creación o expansión de las redes de seguridad financiera (Fondo Latinoamericano de Reservas (FLAR), banca regional de desarrollo, sistema de pagos compensados). ii) Aplicación de estándares fiscales, sociales y ambientales comunes para evitar la competencia predatoria en el comercio internacional y las inversiones extranjeras. iii) Creación de un mercado común digital. iv) Desarrollo de cadenas regionales de valor en bienes y servicios ambientales. v) Establecimiento de un fondo regional para la compra y el licenciamiento de patentes. vi) Creación de un fondo de resiliencia y alivio de la deuda de los países del Caribe.
ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS NACIONALES	<ul style="list-style-type: none"> i) Espacio fiscal y planificación plurianual para proteger e impulsar la inversión pública. ii) Política monetaria que otorgue igual prioridad a la estabilidad nominal y a la financiera. iii) Política macro prudencial en el ámbito externo, especialmente en tiempos de gran liquidez. iv) Ciudades inteligentes: expansión del sistema público de transporte e integración social. v) Aumento de la participación de las energías limpias en la matriz energética. vi) Desarrollo de capacidades tecnológicas en tecnologías limpias. vii) Creación de centros científicos de evaluación, apoyo a la implementación y acompañamiento de las contribuciones previstas determinadas a nivel nacional (INDC). viii) Retiro gradual de los subsidios a los combustibles fósiles. ix) Impuestos a sectores y actividades intensivos en carbono. x) Incorporación de los costos ambientales en el costo de los créditos bancarios. xi) Protección social universal. xii) Cobertura universal en salud y educación.



EPÍLOGO: COALICIONES Y PACTOS PARA UN NUEVO ESTILO DE DESARROLLO

Las políticas para implementar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requieren un nuevo estilo de desarrollo: un cambio estructural progresivo centrado en la igualdad y la sostenibilidad ambiental y basado en coaliciones sociales y pactos para la gobernanza mundial, regional y nacional. Este cambio exige una visión de largo plazo y una nueva correlación de fuerzas sociales y políticas. A nivel mundial, el nuevo estilo de desarrollo requiere de bienes públicos globales como la estabilidad del crecimiento para el pleno empleo y el cuidado del medio ambiente, aprovechando las oportunidades que ofrece la cuarta revolución industrial y tecnológica. Para avanzar en ese nuevo estilo de desarrollo, se deben poner en marcha cuatro mecanismos de gobernanza y articular las coaliciones políticas que los sustenten:

- Una coordinación internacional de las economías que favorezca la expansión sostenida de la inversión, basada en políticas fiscales que prioricen proyectos bajos en carbono y de mayor eficiencia energética (keynesianismo ambiental global).
- Una nueva arquitectura financiera internacional que reduzca la volatilidad real y de precios, y avance en la reforma del sistema monetario internacional.
- Una gobernanza multilateral del comercio y la tecnología que facilite y amplíe el acceso a la tecnología y el financiamiento para el desacople entre el crecimiento y el impacto ambiental, reduciendo las asimetrías entre países y regiones.
- Una gobernanza compartida de los componentes esenciales de la economía digital a nivel global y regional.

A nivel interno, es necesario universalizar la protección social y la provisión de servicios de educación y salud para generar respuestas proactivas –no solo defensivas– ante la incertidumbre propia de la globalización y la revolución tecnológica. Hoy existe mayor comprensión de los actores públicos y privados sobre la importancia de contar con un ingreso mínimo ciudadano que otorgue estabilidad social ante una inevitable transición hacia la robótica, con sus fuertes impactos negativos sobre el empleo. La universalización de derechos es un incentivo po-

“De acuerdo con el consenso científico, es necesario disminuir el actual nivel de emisiones. América Latina y el Caribe se mueven en la dirección opuesta y aumentan sus emisiones”



Transporte de cargas líquidas generales y peligrosas

Servicios nacionales e internacionales

Sinónimo de experiencia y especialización

Base operativa en Pilar (Prov de Buenos Aires)



Unidades propias de última generación



Tel: 54 +11-3221-0320 www.cmxsa.com.ar



deroso para la ampliación de la alianza a favor de un nuevo estilo, pero sería una promesa vacía sin aumentos sostenidos de la productividad y la competitividad.

Las empresas del nuevo estilo de desarrollo surgirán de la redefinición de los incentivos económicos a las actividades bajas en carbono y los esfuerzos de mitigación. Y, en respuesta a tales incentivos, deberán reorientar sus inversiones.

Las expectativas, proyectos y declaraciones del vigesimoprimero período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21), donde hablaron los gobiernos, y la reciente reunión del Foro Económico Mundial celebrada en Davos (Suiza) a principios de 2016, centrada en el análisis de los efectos de la cuarta revolución industrial impulsado por las empresas, reflejan la convergencia entre los temas de crecimiento, productividad, empleo y desarrollo con foco en el cuidado del medio ambiente y los recursos comunes. Pero hay obstáculos que hacen difícil avanzar en la construcción de las alianzas requeridas.

En primer lugar, la implementación del Acuerdo de París puede chocar con las restricciones que imponen los acuerdos bilaterales y regionales de comercio e inversión e incluso algunas normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC). En segundo lugar, es necesario ampliar el radio de maniobra de los Estados, reducido por la desregulación de los movimientos de capital que amenazan la estabilidad del crecimiento y las monedas. En tercer lugar, las dificultades para el establecimiento de alianzas internas no son

menores que las que traban la construcción de bienes públicos globales. La más evidente es el contraste entre la necesidad de políticas de largo plazo y el horizonte de corto plazo que predomina en muchos actores relevantes. El gran impulso ambiental requiere de un acuerdo en que los actores políticos, empresariales, sindicales y sociales coincidan en preservar y desarrollar actividades, instituciones y políticas más allá de los ciclos electorales.

Finalmente, es necesario enfatizar que la región tendrá que transitar por esa transformación productiva en un contexto adverso en lo internacional, regional y nacional. El menor crecimiento mundial y la amenaza de una nueva crisis financiera internacional pueden golpearla con fuerza en un momento en que la integración regional es débil, el espacio fiscal necesario para responder con políticas anticíclicas se ha reducido de manera significativa o no existe y, en muchos países, ha disminuido el prestigio de las instituciones políticas y de gobierno.

La posibilidad del cambio estructural progresivo dependerá de la elección de cada sociedad entre dos caminos: mantener la trayectoria del pasado, insostenible y asociada a un conflicto distributivo de creciente intensidad, con fragmentación social, institucional y política, o transitar hacia un nuevo estilo de desarrollo, en que la acción colectiva y los pactos de largo plazo en sociedades democráticas promuevan la igualdad, la transparencia y la participación, con foco en la productividad, el empleo de calidad y el cuidado del medio ambiente, a partir de la difusión de las nuevas tecnologías en un gran impulso ambiental.



PARYMAR S.A.

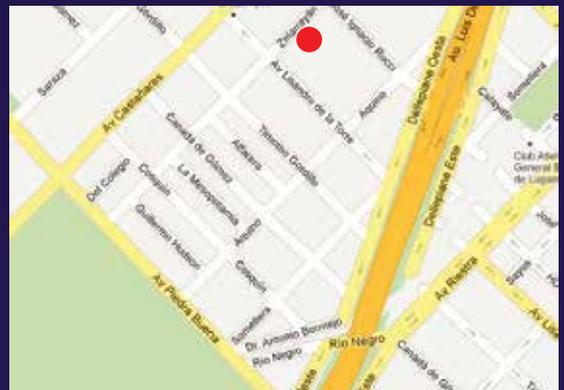
Empresa de Transporte

BUENOS AIRES - ROSARIO - CÓRDOBA

SCANIA

G340

- ➡ Salidas diarias
- ➡ Servicios puerta puerta
- ➡ Contrareembolsos
- ➡ Encomiendas
- ➡ Distribución



www.parymar.com.ar

parymar@speedy.com.ar

info@parymar.com.ar

CASA CENTRAL BUENOS AIRES: Zelarrayan 5982 (1439) Cap Fed Tel/Fax (011) 4601-2700 / 4341

DEPOSITO CORDOBA: Av. Las Malvinas 2473 (5000) Córdoba Tel/Fax (0351) 451-5198 / 452-3271

DEPOSITO ROSARIO: Lamadrid 279 (2000) Rosario Tel/Fax (0341) 464-9099

¿Culpable o inocente?

EL TREN Y LOS PUEBLOS FANTASMAS

Por Jorge Sánchez¹

¿Quién es responsable del despoblamiento de pequeñas localidades en la Argentina? Suele decirse que es culpa de la desaparición del ferrocarril ¿Es cierto, o es un mito sostenido por generaciones?



Es difícil encontrar alguna persona que nunca haya oído historias sobre pueblos que, debido a la eliminación de los servicios ferroviarios, vieron disminuir la cantidad de habitantes y se convirtieron en “fantasma”. ¿Quién no ha visto fotos de localidades total o parcialmente abandonadas, en blogs, artículos periodísticos o películas? Es indudable que, más allá de las razones, esos lugares redujeron su población y hoy bien podrían, algunos de ellos, ser considerados “pueblos fantasmas”.

Pero, ¿cuál ha sido realmente la causa del despoblamiento de localidades pequeñas de la Argentina? ¿Se trata de un fenómeno que afectó solo a pueblos localizados en alguna región en particular, o es una tendencia generalizada, que ocurrió tanto a nivel local como en otras latitudes? ¿Por qué, para mucha gente, siempre ha sido el tren el principal sospechoso de esta situación, en el caso de localidades que contaban con

¹ Extracto de la investigación “Despoblamiento de pequeñas localidades argentinas. ¿Es responsable el tren?” realizada por Jorge Sánchez y publicada por el Instituto de Transporte de Universidad de San Martín, 2016. <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones.asp>



servicios ferroviarios y estos fueron eliminados? ¿Por qué se sostiene tan firmemente esa idea, cuando la literatura especializada en temas agropecuarios relaciona el éxodo rural y de los pequeños pueblos con los cambios tecnológicos y organizativos ocurridos con la producción agraria?

En las décadas de 1930, 1960 y 1990 tuvieron lugar fuertes modificaciones en la estructura productiva argentina, vinculadas a la modernización forzada que supuso un “adiós” y un “hola” a tecnologías y esquemas productivos, que conllevaron consecuencias políticas y sociales en el futuro inmediato. En los años ‘30, se aceleró en el mundo el final de la etapa ferroviaria y, en nuestro país, se diagramó la red vial nacional y se inició la pavimentación de rutas, augurando la llegada de la era del automotor. Al mismo tiempo, se fueron consolidando el incremento de la producción y de la comercialización entre la población de bienes de consumo,

lo que tuvo un fuerte impacto en la distribución modal de las cargas, ya que al disminuir el tamaño de los despachos el tren comenzó a perder eficiencia. En las décadas del ‘60 y del ‘90, se generaron profundos cambios productivos que derivaron en la disminución de mano de obra en las tareas agrícolas, fenómeno contemporáneo a la drástica reducción de la actividad ferroviaria. Y es allí donde se impuso, con mucha fuerza, la relación directa entre despoblamiento de pequeñas localidades y políticas anti-ferroviarias.

Más allá de que, en algunos casos particulares, el despoblamiento de algunas pequeñas localidades haya ocurrido, por razones vinculadas a la pérdida de sus servicios ferroviarios, el hecho de establecer como ley inexorable la postura de que “menos ferrocarril implica éxodo”, tiene (o puede tener) fuertes implicancias de política en materia de transporte (por ejemplo, la habitual demanda de “la vuelta del tren”)

“Los países han visto, en general, cómo sus sistemas ferroviarios interurbanos de pasajeros y cargas se han ido reduciendo, ya desde mediados del siglo pasado.”

que, en principio, son bien recibidas por una porción importante de la población. Posiblemente, esta afirmación popular siente sus raíces en que el ferrocarril fue un fenómeno principalmente centro-pampeano, la región ferroviaria por excelencia. Y allí es donde se verifica la mayor presencia de localidades que han perdido población y donde el cierre de ramales, de talleres y de depósitos ferroviarios ha sido mayor que en el resto del país.

Sin embargo, el tren no es el responsable principal de tal comportamiento. Así lo demuestra este trabajo, mediante un análisis econométrico entre desempeño poblacional y una serie de variables.

“VERDADES INDISCUTIBLES”: LAS POLÍTICAS ANTI-FERROVIARIAS FUERON LA CAUSA DEL DESPOBLAMIENTO DE MUCHAS PEQUEÑAS LOCALIDADES

En general, no se cuestiona la responsabilidad de los modos guiados, de superficie y subterráneos, sobre la movilidad de las personas en las grandes aglomeraciones urbanas. Las inversiones realizadas en esos sistemas se visualizan como un ascenso en la calidad para los desplazamientos cotidianos de su población. El ferrocarril ha ido ganando presencia en muchas ciudades del mundo, pero esa senda de crecimiento no ha sido siempre la misma, menos aun cuando se trata de transporte de larga distancia de pasajeros y cargas. Muy por el contrario, los países han visto, en general, cómo sus sistemas ferroviarios interurbanos de pasajeros y cargas se han ido reduciendo, e incluso desactivando casi totalmente, ya desde mediados del siglo pasado.

Ese retiro del ferrocarril de larga distancia fue el núcleo de las posiciones de defensa para su retorno y el comienzo del vendaval de críticas hacia las políticas que llevaron a su desactivación; en especial, cuando de servicios de pasajeros se trató, ya que su suspensión se asocia directamente al “aislamiento” de los pueblos y a la consecuente migración de sus habitantes hacia otros lugares. Por supuesto, también el cierre de talleres y depósitos ferroviarios alimenta la tesis del despoblamiento de las localidades donde estos se ubicaban, al perderse puestos de trabajo relacionados y afectarse la actividad económica de la localidad por los sucesivos encadenamientos productivos.

Algunos datos dan cuenta de que la relación entre cierre de servicios, ramales y talleres ferroviarios y declive poblacional de pequeñas localidades pareciera ser



absolutamente cierta. En el cuadro siguiente se muestran, para cada decenio entre 1960 y 2000, los kilómetros de red ferroviaria clausurados, la cantidad de talleres y depósitos cerrados, la cantidad de localidades que en esos períodos contaban con menos de 2 mil habitantes y perdieron el servicio ferroviario, cuántas de ellas decrecieron y qué porcentaje representan del total de esas localidades.

CUADRO N°1. CIERRE DE RAMALES, DEPÓSITOS Y TALLERES FERROVIARIOS EN LOCALIDADES DE MENOS DE 2 MIL HABITANTES. 1961 - 2000

DECENIOS	Cierre de ramales (Km)	Talleres y depósitos cerrados	PUEBLOS DE MENOS DE 2 MIL HABITANTES QUE PERDIERON EL FFCC		
			TOTAL	Pueblos que decrecieron	Proporción de pueblos que decrecieron
1961 / 1970	-4.018	35	1.250	548	44%
1971 / 1980	-5.894	39	1.343	365	27%
1981 / 1990	378	13	1.464	351	24%
1991 / 2000	-2.733	41	1.480	284	19%

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC, Censos Nacionales de Población y Fundación Museo Ferroviario

Las cifras son realmente impactantes. En las décadas del '60 y '70 se clausuraron miles de kilómetros de vías y servicios (muchos de ellos de pasajeros) y se cerraron varios depósitos –este último hecho asociado al cambio de tracción de locomotoras a vapor por locomotoras diesel-. Y la cantidad de poblaciones menores a 2 mil habitantes que tenían y dejaron de

“ Cualquiera haya sido la relación de las localidades con el servicio ferroviario, la proporción de pueblos que decrecieron respecto del total de cada conjunto ” es similar.

tener servicios ferroviarios que decrecieron fue de 548, o sea el 44%. Si bien en las restantes décadas, la cantidad de localidades que decrecieron fue menor, su magnitud no deja de sorprender.

Pero, ¿qué pasa si se analiza el comportamiento de todas las poblaciones con menos de 2 mil habitantes desde la década del '60 hasta la década del '90, independientemente de que hubieran sido servidas por el transporte ferroviario y lo hubieran perdido, o lo siguieran manteniendo, o que nunca hubieran contado con él? El cuadro siguiente muestra la proporción de localidades que perdieron población para las mismas cuatro décadas que en el Cuadro N°1. En definitiva, este cuadro es una ampliación de ese cuadro, en donde se añaden las localidades que nunca tuvieron servicios ferroviarios y las que al año 2000 lo seguían teniendo.

CUADRO N°2. COMPORTAMIENTO POBLACIONAL DE LAS POBLACIONES DE MENOS DE 2000 HABITANTES. 1961 - 2000

Decenios	Proporción de pueblos que decrecieron respecto del total de cada categoría		
	Perdieron el FFCC	No lo perdieron	Nunca tuvieron
1961 / 1970	44%	40%	44%
1971 / 1980	27%	37%	16%
1981 / 1990	24%	27%	20%
991 / 2000	19%	27%	16%

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC y de Fundación Museo Ferroviario

El cuadro muestra un resultado interesante: cualquiera haya sido la relación de las localidades con el servicio ferroviario, su desempeño no presenta diferencias, ya que la proporción de pueblos que decrecieron respecto del total de cada conjunto de ellos es similar. Este cuadro fue el que dio inicio a la búsqueda de respuestas acerca de cuál habría sido la causa de esas migraciones, siendo que su comportamiento fue similar más allá del ferrocarril.

DE LA ERA DEL FERROCARRIL A LA ERA DEL AUTOMOTOR

La Primera Guerra Mundial (1914 – 1918) fue cuna de varios cambios importantes en la historia del transporte: el modo automotor y el modo aéreo están entre sus hijos directos. En nuestro país, la motorización comenzó en los albores del siglo pasado, de manera tímida al principio y luego con inusitada fuerza a partir de 1920. Ya desde mediados de esa década, la importación y armado de unidades automotoras era de una gran magnitud, básicamente para operar en los pocos aglomerados urbanos del país. Para finales de esa década, Buenos Aires contaba con una flota de unos 6 mil taxis, lo que la situaba entre el lote de las ciudades con mayor número de automóviles de alquiler por habitante.

CUADRO N°3. EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES
Y CAMIONES Y CAMIONETAS. 1920 – 1990

Años	Total del país	
	Automóviles	Camiones y camionetas
1920	53.700	400
1930	245.000	75.000
1940	290.000	117.000
1950	310.000	228.000
1960	474.000	378.000
1970	1.482.000	762.000
1980	3.112.000	940.000
1990	4.156.000	1.193.000

Fuente: elaboración propia en base a datos de ADEFA e INDEC.

"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

“Las cargas perdidas por el ferrocarril son una historia inevitable y repetida en todos los países con desarrollo ferroviario.”



Esta creciente motorización comenzó a presionar por una infraestructura que sobrepasara los límites de las urbanizaciones, y fue así que, en la década del '30, se diagramó la red vial que comenzó su proceso de fuerte pavimentación en la década del '40, y se vio potenciado especialmente en las décadas del '60 y '70.

CUADRO N°4. EXTENSIÓN DE LA RED VIAL PAVIMENTADA. RED NACIONAL Y REDES PROVINCIALES. EN KILÓMETROS. 1940 - 2010

Años	Red vial pavimentada					
	Nacional	Crecimiento anual acumulativo (%)	Provinciales	Crecimiento anual acumulativo (%)	Total	Crecimiento anual acumulativo (%)
1940	4.566		857		5.423	
1950	7.322	4,8%	2.221	10,0%	9.543	5,8%
1960	9.699	2,9%	4.198	6,6%	13.897	3,8%
1970	19.302	7,1%	9.001	7,9%	28.303	7,4%
1980	24.985	2,6%	27.932	12,0%	52.917	6,5%
1990	28.017	1,2%	33.191	1,7%	61.208	1,5%
2000	31.153	1,1%	38.797	1,6%	69.950	1,3%
2010	34.857	1,1%	42.040	0,8%	76.897	1,0%

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

En este escenario, el ferrocarril comenzó lentamente a perder cargas y, unas décadas más adelante, tráficos interurbanos de pasajeros. Las cargas perdidas por el ferrocarril son, en el grueso de los casos, una historia inevitable y repetida en todos los países con desarrollo ferroviario, derivada de varias causas, principalmente del aumento de la flota de camiones y de la cantidad de kilómetros de rutas pavimentadas que, lentamente, fueron uniendo las principales ciudades del país.

El ferrocarril ha perdido tráficos por diferentes cuestiones, algunas de ellas asociadas a deficiencias de gestión del sistema ferroviario y otras a la falta de incentivos para adaptarse a un escenario de fuertes cambios en materia de elección modal de las cargas. Pero el grueso de las cargas perdidas ha sido consecuencia de una “tendencia natural” como parte de un cambio en los procesos productivos, o por tratarse de productos que dejaron de ser producidos y/o demandados.

Entre los tráficos “naturalmente” perdidos por el ferrocarril se encuentran aquellos con distancias de viaje menores a 150/200 km, donde el modo carretero presenta sus mejores performances y donde se encuentra gran parte de las “cargas generales” que incluyen una variedad muy amplia de productos –bebidas, cartones, indumentaria, bienes de la informática, entre otros–, en despachos poco volumino-

sos, muchos de ellos provenientes de la industria liviana, tanto para consumo final como para insumos en otros procesos productivos. Bebidas, cartones, indumentaria, bienes de informática, etc. forman parte del enorme conjunto de productos que se engloban dentro “cargas generales”. Industria liviana y transporte ferroviario conformaron un matrimonio que no tuvo problemas mientras no hubo un tercero en discordia, como el camión.

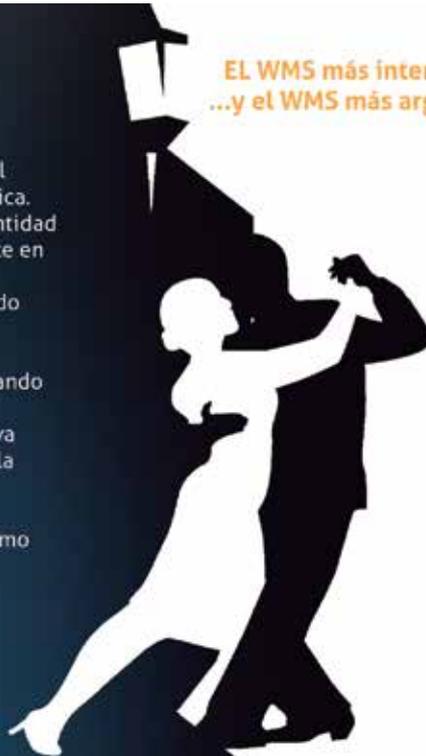
Entre los ejemplos de tráficos perdidos por cambios en los procesos productivos o por ser productos que dejaron de demandarse se encuentran los rollizos de quebracho para la industria del tanino y el vino a granel. Como estos dos ejemplos hay muchos otros que pueden mencionarse: el petróleo –derivado a los oleoductos desde inicios de la década del '70–, el pescado, el guano y el ganado en pie. En todos ellos, la “culpa” de la pérdida de cargas no fue del ferrocarril, más allá de las deficiencias que mostró el sistema. Incluso con una gestión eficiente, también se hubieran perdido.

Y fue así como la era del ferrocarril dio paso a la era del automotor, lo que no implicó su desaparición completa. Simplemente, como en procesos anteriores, la vieja tecnología fue desplazada a los márgenes del sistema, dando lugar a nuevas tecnologías productivas y de transporte.

El talento argentino es apreciado en el mundo, especialmente en Latinoamérica. Una prueba de esto es la creciente cantidad de implementaciones de CYGNUS Suite en toda la región, con más 100 implementaciones en 12 países de todo el continente.

Por este motivo y para seguir potenciando nuestro perfil latinoamericano y compatibilizar su presencia corporativa entre todas las filiales de CYGNUS de la región, MOBILE SYSTEMS pasa a denominarse comercialmente CYGNUS ARGENTINA, manteniendo como siempre la calidad del software y servicios asociados.

**EL WMS más internacional entre los argentinos...
...y el WMS más argentino entre los internacionales**



Argentina +54 (11) 5237-2000 | Chile +56 (2) 247 3716 | Uruguay +598 (2) 623 2930 | Perú +511 242 1934

 @CygnusLatam | www.CygnusSuite.com

“

El tren no fue el responsable del despoblamiento de las pequeñas localidades argentinas.

”

EL ANÁLISIS CUANTITATIVO

El análisis de regresión es un procedimiento estadístico que busca inferir relaciones entre variables. Existe una gran variedad de modelos y de procedimientos que buscan explicar cómo y en qué medida una variable llamada “explicativa” incide en la variación media de la variable dependiente que se busca explicar.

El análisis cuantitativo se realizó tratando de encontrar, para los períodos censales de 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010, si hubo relación entre el desempeño poblacional de un conjunto muy grande de localidades argentinas y una serie de variables seleccionadas, que conforman el grupo de las variables explicativas. Estas variables explicativas fueron agrupadas en dos conjuntos: ferroviarias y no ferroviarias

Las variables explicativas ferroviarias fueron dos: i) existencia, o no, de actividad ferroviaria de cargas en cada localidad, y ii) cantidad de frecuencias semanales de servicios ferroviarios de pasajeros en cada localidad. Por su parte, las variables no ferroviarias fueron tres: i) estado de la superficie de rodamiento de los caminos de acceso a las localidades, ii) cercanía de cada localidad a la ciudad más próxima de más de 20 mil habitantes, y iii) población de cada localidad en el censo anterior.

Se realizaron varias regresiones, en las cuales las variables explicativas fueron tomadas de manera individual y también combinada, para diferentes períodos censales, para el país como un todo, por regiones, etc.

Los resultados muestran dos puntos que merecen resaltarse. Por un lado, que el fenómeno de localidades expulsoras de habitantes tiene mayor presencia en los pueblos menores a los 5 mil habitantes (y especialmente debajo de los 2 mil), hecho que prácticamente desaparece a partir de localidades mayores a los 10 mil habitantes. Por otro lado, más allá de la posible inconsistencia de los datos censales, la década de 1960 es la que presenta los mayores pesos relativos de saldos poblacionales negativos, afectando al 60% de las localidades de hasta mil habitantes.

Variables ferroviarias. En conjunto, el análisis de los datos sugiere que las variables relacionadas con la actividad ferroviaria tal vez hayan tenido algún efecto estadístico significativo en el despoblamiento en algunos poblados, pero que éste dista de ser claro y transversal a toda la muestra, además de que parece sólo de relativa importancia frente a otros factores posiblemente más relevantes.

Variables no ferroviarias. Las variables no ferroviarias disponibles, en todas las especificaciones probadas, muestran el signo esperado (negativo, o sea que pueden considerarse causantes del despoblamiento), en especial en el caso de la



TRANSPORTAMOS TRANQUILIDAD

Distribución en Capital Federal y Gran Buenos Aires

Vehículos controlados por seguimiento satelital

**Depósito con sistema de seguridad personal
durante el día y por la noche**

Mercadería asegurada

(011)4918-9000/7766

4462-4926 / 7344 / 5752

www.expresosuburbano.com.ar

E-mail: comercial@expresosuburbano.com.ar

recepcion@expresosuburbano.com.ar

“Sostener la idea de que el declive ferroviario fue causal del despoblamiento no se basa en ninguna demostración empírica”

presencia de una localidad de más de 20 mil habitantes a menos de 100 km de la estudiada, y la aparición de una ruta asfaltada uniéndolas.

En el análisis por regiones, en la región Centro Pampeana es donde los resultados son similares a los de la muestra total y donde la variable con un efecto más claro es la presencia de una localidad atractora grande cercana a la estudiada.

CONCLUSIONES DE LAS REGRESIONES

Los ejercicios realizados confirman la hipótesis de que no existe una relación directa entre las emigraciones desde las pequeñas localidades y el cierre de ramales o la suspensión de servicios ferroviarios de pasajeros. Todas las regresiones muestran una correlación muy débil entre las variables, siendo que las que mejor explicarían el despoblamiento son, justamente, las variables no ferroviarias, aunque por un margen muy escaso.

Un punto que debe resaltarse respecto de los resultados de las regresiones es que los coeficientes de determinación¹ apenas varían cuando se deja únicamente a la población inicial como variable explicativa. Esto indica que las variables explicativas seleccionadas casi no agregan nada a la explicación respecto de la acción que hubiera tomado la población inicial estudiada.

Y de acá surge una conclusión central: son las variables no consideradas en el análisis las que realmente explican los fenómenos migratorios. Dado que el ferrocarril es un fenómeno principalmente de la región Centro Pampeana, y que es esta región el centro de la producción de exportables de nuestro país, es muy probable –cuando no seguro– que el desempeño de la producción agraria, esforzándose por estar siempre en la frontera tecnológica –lo que irremediablemente implica destrucción de empleo–, sea la variable central de las “variables omitidas”. Esto es lo que se trata en el punto siguiente.

LA BÚSQUEDA DE OTRAS EXPLICACIONES SOBRE EL DESEMPEÑO POBLACIONAL

El desempeño demográfico de las pequeñas localidades de nuestro país, y en especial de aquellas ubicadas en la región más densamente ferroviaria, como lo es la Centro Pampeana, no puede ser estudiado sino en el contexto de determinado modelo productivo. En nuestro caso particular, la historia del país guarda una estrecha relación con

¹ El coeficiente de determinación se utiliza para medir la proporción en que las variaciones de un conjunto de variables independientes explican la variación de una variable dependiente, el que puede tomar valores entre 0 y 1, donde el 0 indicaría que el 0% de la variabilidad de la variable dependiente está explicado por las variables independientes elegidas, mientras que 1 significaría que el total de las variaciones de la variable a explicar puede ser expresado en función de las variaciones de las variables independientes.

la explotación económica de los recursos naturales en general, y con las producciones agropecuarias, en particular. Por supuesto que la investigación indagó en los aspectos productivos agrarios, pero no es el objeto de este artículo realizar un análisis exhaustivo de estos temas. Sólo apuntamos a hacer un paneo general, enfatizando en aspectos y momentos en que los cambios productivos en el campo argentino tuvieron efectos muy fuertes sobre la estructura poblacional de las pequeñas localidades que son la base de este estudio.

El despoblamiento rural de las pequeñas localidades ha sido vastamente estudiado por la literatura especializada en temas agrarios, y se encuentra asociado al desenvolvimiento productivo de nuestro campo, especialmente al correspondiente a la región denominada “Pampa Húmeda”. Ese es un aspecto que, en algún punto, sorprende: ¿por qué se deja de lado esa relación comprobada entre esquema productivo, sistema de tenencia de la tierra y organización de la producción agropecuaria, y se toma como cierta la relación entre ferrocarril y despoblamiento de pueblos pequeños, cuando no fue comprobada jamás?

Si nos centramos a finales de la década del '40, los cambios que merecen resaltar son cinco:

- + Ley de arrendamientos rurales.
- + Tecnicificación agraria con inicio sostenido desde finales de la década del '40, y especialmente intensa a partir de los años '60.
- + Fin de la demanda de mano de obra en los lugares de producción para guardar los granos en bolsas, coserlas y apilarlas.
- + Avance de la agricultura por sobre la ganadería.
- + Cambio de escala de la producción agropecuaria.



CONSULOGISTIC INTL.
CONSULTORA & LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Trading Company – Importación – Exportación
Gestión Aduanera

Tel: (54+11) 5272-4449 | info@consulogistic.com.ar
www.consulogistic.com.ar



“ Es probablemente falso creer que la vuelta del tren traerá progreso a localidades que lo perdieron ”

• LEY DE ARRENDAMIENTOS RURALES

Las primeras leyes de arrendamiento datan de los años 1921 y 1935 (respectivamente, las leyes N°11.170 y 11.627), pero su grado de cumplimiento efectivo fue muy bajo. La crisis del '30 impuso al comercio argentino fuertes restricciones para exportar granos, lo que impulsó un cambio hacia la producción ganadera por parte de los propietarios rurales, que resultó en el desplazamiento de los arrendatarios agrícolas. En 1942, el gobierno estableció la Ley N°12.771 de reajuste de arrendamientos agrícolas, que suspendía los desalijos de los arrendatarios y reducía los cánones de arrendamiento. En 1943, sancionó un decreto por el cual se rebajaron los precios de los alquileres de los campos un 20% y se suspendieron todos los juicios de desalajo. Esta política favorable a los arrendatarios permaneció vigente hasta que, en 1967, el gobierno militar de Onganía estableció la ley N°17.253, que puso fin a las prórrogas y congelamientos. Una de las consecuencias de esta nueva situación fue la migración de varios arrendatarios.

• TECNIFICACIÓN AGRARIA

Ya en los años '40 y '50, habían comenzado a implementarse políticas de promoción para el sector de maquinaria, lo que permitió que algunos empresarios crearan o consolidaran empresas capaces de abastecer al mercado interno (pese a que la producción estaba todavía dominada por maquinarias de poca complejidad tecnológica). Se puede decir que, en los '60, la cosecha mecánica se generalizó.

Otro aspecto no menor a la hora de analizar la reducción de la demanda de mano de obra en los campos ha sido, sin duda, la siembra directa, que aumentó la proporción de los trabajos cortos temporarios por sobre las tareas permanentes, sin requerir la residencia permanente de los trabajadores en el lugar de explotación como ocurría anteriormente.

• FIN DEL EMBOLSADO MANUAL

Hasta la década del '60, la cosecha de granos era básicamente manual. El grano era embolsado y las bolsas apiladas para esperar al transporte que las llevaría al centro de acopio o al puerto. Esta operatoria demandaba una gran cantidad de mano de obra. El paso a la cosecha a granel eliminó gran parte del trabajo de alzar las bolsas en rastrojo y, fuera de la empresa agraria, la manipulación de las bolsas en el transporte y en el almacenaje de los granos.

• EL AVANCE DE LA AGRICULTURA POR SOBRE LA GANADERÍA

Otro punto a mencionar, algo más reciente, ha sido el cambio de la producción ganadera por la agricultura, en especial por la producción de soja. Ya desde fines de la década del '70, se comenzó a hacer visible en la región pampeana un incipiente proceso de agriculturización. Pero habría que esperar, sin embargo, hasta mediados de la década del '90 para que dicha tendencia se plasmara en la ruptura del techo histórico de producción agrícola. Esta expansión de la frontera agrícola se realizó a expensas de la producción ganadera, mayor demandante de mano de obra.

• EL CAMBIO DE ESCALA DE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA

El auge de empresas agropecuarias, que alquilan y trabajan tierras propias y de terceros, produjo una fuerte concentración en establecimientos productivos de mayor tamaño. El resultado fue un aumento significativo de la cantidad de emprendimientos productivos de mayor escala a expensas de las pequeñas unidades. Y el efecto de este cambio de escala en las organizaciones productivas sobre el nivel de actividad de las pequeñas localidades íntimamente relacionadas con la producción agropecuaria no fue menor.

CONCLUSIONES

El análisis realizado lleva a la conclusión central de la investigación: en términos generales, **el tren no fue el responsable del despoblamiento de las pequeñas localidades argentinas, a pesar de haberlo sido en algunos pocos casos particulares.** Sostener la idea generalizada de que el declive ferroviario fue causal del despoblamiento es una ley de comportamiento no se basa en ninguna demostración empírica, como sí lo es la relación entre despoblamiento rural y de pequeños pueblos y cambio tecnológico, de propiedad y organizacional en el agro.

La primera es una mirada distorsionada por diferentes factores que incluyen, entre otros, la nostalgia, un fuerte apego al ferrocarril y/o, en muchos casos, una posición política que vio cómo los mayores embates contra el ferrocarril fueron realizados por gobiernos asociados o de adhesión a las posturas dominantes internacionales. Es como esa mirada distorsionada que existe cuando se mira un planisferio y parece que Europa es tan grande como Sudamérica o que esta es solo un poco más pequeña que África, cuando, en verdad, la superficie de Europa es un 60% de la superficie de Sudamérica y esta es dos terceras partes de la de África.

Insistimos: la conclusión de este trabajo es que el ferrocarril no es el responsable del despoblamiento del grueso de las localidades que tuvieron ese desempeño y que, más allá del devenir ferroviario, igualmente hubiera ocurrido lo que sucedió.

De esta primera conclusión se deriva la segunda: **es probablemente falso creer que la vuelta del tren traerá progreso a localidades que lo perdieron.** Se debe aceptar que el ferrocarril expresa un momento en la línea de tiempo de los sistemas de transporte y su declive es parte de un proceso natural. Ello sin dejar de aceptar que, especialmente en países similares al nuestro, las políticas ferroviarias han sido espasmódicas y pasionales, de “a todo o nada”. El ferrocarril tiene (y probablemente tendrá por mucho tiempo aún) un rol muy importante que jugar en la movilidad de las cargas en las largas distancias y la recuperación de su actividad es deseable, pero debemos conocer y aceptar sus limitaciones. Ya no es un modo de transporte único y encuentra una fuerte competencia en el modo carretero y, crecientemente, en el aéreo.

Mega SAFE-DRIVE
Sistema Inteligente de Conducción Segura

MEGA 24
LÍDERES EN SEGURIDAD Y ASISTENCIA

INCORPORAMOS TECNOLOGÍA DRON PARA EL RECUPERO VEHICULAR

- CENTRO DE MONITOREO CON LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA EN SEGURIDAD Y COMUNICACIONES.
- CONSULTORÍA EN LA PLANIFICACIÓN DE RUTAS.
- INFORMES ESTADÍSTICOS Y MAPAS DEL DELITO.

Interface Canbus Soft Procesamiento Big Data Cámara Inteligente GPS | GPRS Sensados



WWW.MEGATRANS.COM.AR
info@megatrans.com.ar
Tel (5411) 4343-5557 | Fax (5411) 4343-8510





LA HUELGA DE 1961

Esta huelga duró 42 días y, entre otras cosas, impidió la implementación efectiva del denominado Plan Larkin, que amenazaba con disminuir la cantidad de ramales. También, como consecuencia de la huelga, el tráfico ferroviario de cargas disminuyó casi 5 millones de toneladas, tráfico que nunca más recuperó. Durante la huelga las cargas encontraron otros canales para mantener su flujo y el país permaneció abastecido, lo cual puede considerarse como una demostración de que el ferrocarril ya no era imprescindible, y ya no estaba a la altura de los requerimientos logísticos de la época.

LA EMPRESA MÁS GRANDE DE LA ARGENTINA

La empresa ferroviaria ha sido la de mayor tamaño en la historia argentina en términos de empleo. En 1959 contaba con casi 219 mil empleados, aunque, a partir de entonces, comenzó un sostenido camino descendente, por momentos de una magnitud muy grande. Luego de la huelga de 42 días que los trabajadores ferroviarios realizaron en 1961, por ejemplo, se produjo una fuerte reducción de personal, adjudicada a retiros voluntarios, entre otros motivos. Entre 1959 y 1962 hubo una disminución de casi 70 mil empleados.

La dispersión geográfica hizo del ferrocarril una empresa de vasto alcance territorial, en donde en la región Centro Pampeana encontró al grueso de su red, de su producción, de sus talleres y depósitos y, por lo tanto, de su empleo. Innumerables localidades de esta región

contaron con servicios ferroviarios y en todas ellas, cuando el servicio ferroviario se encontraba activo, los empleados allí radicados formaban parte de la amplia “familia ferroviaria” y tenían algún contacto (fundamentalmente, quienes eran personal de a bordo) con otros trabajadores de otras localidades, y muchos utilizaban los mismos hoteles sindicales para sus vacaciones en Córdoba, Mar del Plata o la ciudad de Buenos Aires.

Tal vez, estas hayan sido algunas de las razones que dieron fuerza a que el ferrocarril tenga esa “buena prensa”, que alude a un pasado glorioso y, a la vez, es base de propuestas para un renacer ferroviario acrítico que permite dar la bienvenida a proyectos que por “tan” ferroviarios, son de un destino final inexorablemente catastrófico.

EL RETORNO DEL TREN Y LA POLÍTICA

El cierre de ramales y de servicios ferroviarios ha dejado un tendal de “pueblos fantasma”. En esta afirmación, muy instalada en el imaginario colectivo, subyace una protesta contra las políticas “anti-ferroviarias” que se implementaron en nuestro país desde la década del '60 y que culminaron en la década del '90 con el cierre de la totalidad de los servicios ferroviarios de pasajeros de larga distancia, dejando a las provincias la potestad de poder prestar servicios, y con la concesión al sector privado de la casi totalidad de los servicios de carga.

La mítica y popular relación entre el declive ferroviario y el de muchas poblaciones, lleva a que también lo inverso se sostenga sin muchos argumentos como verdad indiscutible: cuando la red ferroviaria y sus servicios de pasajeros y cargas crecían, crecían también muchos pueblos y así también aumentaba el bienestar general del país hasta ubicarlo entre el lote de los de mayor ingreso por habitante. Sobre ese andamiaje, que ha pasado a formar parte de la agenda de gran parte del arco político, se sustenta que la “vuelta del tren” será un motorizador económico y social para esos pueblos, desde una postura acrítica sobre el sistema ferroviario que, no pocas veces, suele corporizarse, irremediablemente, en proyectos destinados al fracaso.



GÉNESIS DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación tomó como base un trabajo del año 2007 del economista Alberto Müller acerca de los “pueblos fantasmas” y la incidencia que, según se cree, tuvo sobre ellos el cierre de ramales ferroviarios. Su trabajo concluye en que la disponibilidad del servicio ferroviario habría tenido una influencia modesta sobre la trayectoria demográfica de las localidades analizadas y enfatiza la necesidad de profundizar su investigación a fin de dar una respuesta más concluyente sobre el tema.

Fue así que, a mediados del año 2012, comenzó esta investigación, que concluyó a inicios de 2016 y de la cual participaron ocho investigadores además del autor, utilizando información de archivos, bibliografía, y un trabajoso análisis de datos de población y economía del INDEC y de todos los censos nacionales, y en particular con material de la Fundación Museo Ferroviario presidida por Jorge Waddell.

JORGE SÁNCHEZ

Licenciado en Economía de la Universidad de Buenos Aires. Desde 1978 hasta 2004 trabajó como funcionario público en la Secretaría de Transporte de la Nación y en la ex Comisión Nacional de Transporte Automotor. Desde el año 2004 se desempeña como consultor independiente en transporte. Coordina el área de Transporte Automotor del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de la Universidad Tecnológica Nacional. Es autor de numerosos artículos presentados en congresos y seminarios, y de publicaciones nacionales e internacionales, coordinador de dos libros (*El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina* y *El Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina*, ambos realizados en el C3T), y coautor del libro *Historia de la logística en la Argentina, desde la época prehispánica hasta 1914*, editado por EduTecne en 2015. Es profesor en la Tecnicatura Universitaria en Administración y Gestión Ferroviaria de la Universidad Nacional de San Martín y en la Maestría en Planificación y Gestión del Transporte de la Universidad de Buenos Aires.

ARLOG organizó una serie de conferencias de primer nivel en la Expo Logisti-K 2016





La Asociación, como promotora de Expo Logisti-K 2016, se encargó de organizar un atractivo ciclo de conferencias en el marco de la XII Exposición Internacional de Logística y Movimiento de Mercaderías y X ExpoTransporte, que se realizaron del 13 al 16 de septiembre pasado en el predio de La Rural, en la ciudad de Buenos Aires.

Guillermo Pedroncini, gerente de servicios industriales del IRAM, presentó un servicio de inspección de equipos de izaje y maquinaria vial, enfocado en el cumplimiento de la ley de higiene y seguridad industrial y sus reglamentaciones. Se refirió al marco legal y a la Resolución de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo 960/15, que establece, entre otras medidas, la obligatoria capacitación y certificación de los operadores de autoelevadores.

Fabián Pons, presidente del Observatorio Vial Latinoamericano (OVI-LAM), se refirió al sistema de gestión en la seguridad vial para empresas: ISO 39001. “La ONU, en su propuesta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, incluye la implementación de la Norma ISO 39001 para generar un sistema de gestión para las empresas”, aseguró.

Jorge Ceballos, responsable de la Unidad de Materialización del Centro de Diseño Industrial del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), expuso sobre la tecnología 3D y su aplicación en logística. Expresó que “el actual paradigma implica una línea que se inicia en el diseño, por vía virtual se pasa a la manufactura y por vía física al comercio y luego al usuario. Con la impresión 3D, del diseño, por vía virtual se pasa al comercio y por ese mismo canal a la manufactura y recién allí de manera física el usuario elige cómo se reúne con el producto”.

SEPTIEMBRE 2017

Al referirse a los cambios en la logística de última milla, dijo que “en un plazo no mayor de cinco años los drones serán un medio común para entregar productos y acelerar los tiempos”.

Sergio Heredia, especialista del INTI, describió el funcionamiento del laboratorio de análisis de envases y embalajes de esa entidad. Preciso que la mayor cantidad de trabajos desarrollados apuntan al área logística, debido a que además de la capacitación de los recursos humanos, que se desempeñarán con envases y embalajes, la mayoría de los ensayos refiere a las formas de transporte de la mercadería.

Martín Urquizo, gerente de negocios *online* de OCA, y **Alejandro Rinaldi**, gerente de marketing y comunicación digital de Andreani, explicaron cómo el *ecommerce* revolucionó la logística. “Lo importante es entender que el que elige es el comprador. El secreto es brindar muchas opciones, estudiar el contexto y analizar lo que el usuario quiere según su dinámica”, aseguró Rinaldi.

Fabián Spadone, CEO de Sell2Ship, y **Dano Jecic**, CEO de GoodPeople, expusieron sobre el servicio al cliente.

Raúl Garreta, vicepresidente de ARLOG y director de Tecnológica, ofreció *tips* sobre diseño de depósitos, planificación de inventarios, mejora de compras y abastecimiento, y software logístico. Afirmó que “los objetivos de tener stock son lograr un nivel de servicio adecuado al cliente y minimizar costos”. Además de sugerir que, en la medida de lo posible, se evite pasar más tiempo tramitando compras que desarrollando estrategias, destacó que los sistemas aseguran que se cumplan los procesos logísticos, brindan calidad y oportunidad en la información para la correcta toma de decisiones, por medio de indicadores.

Carlos Musante, director técnico de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), sostuvo que las PyMEs deben comprender que la logística es una herramienta clave en materia de competitividad. También indicó que la tercerización mejora la performance de todo el negocio, ya que es muy difícil que una PyME pueda tener un centro de distribución de alta productividad o tenga los suficientes volúmenes para distribuir de manera eficiente, eficaz y a un costo compatible con ese nivel de servicio.



Fabián Yannone, secretario de ARLOG; Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación; Tomás Wagener, presidente de Expotrade S.A.; y Daniel Indart, presidente de FADEEAC.



SUMARIO DE LOS PRIMEROS CINCO AÑOS DE CONCEPTO LOGÍSTICO



NÚMERO 0 - OCTUBRE 2011

- Consejo Nacional de Logística, por Carlos A. Muzante
- Los primeros años de ARLOG, por Hugo Dellazoppa
- Superando adversidades, por Atilio Gallitelli
- Actividades de ARLOG



NÚMERO 4 - ABRIL 2013

- La ISO 28000, por Carlos Eduardo Farfán de la COEALAC Confederación de Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe A.C.
- Los incoterms© 2010 abarcan el comercio internacional y el interno, por Javier Balbín del Banco Santander (España)
- Operaciones logísticas de Clase Mundial, por Gustavo Castro
- Actividades de ARLOG



NÚMERO 1 - MARZO 2012

- La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe, por Daniel E. Perotti y Ricardo J. Sánchez de la CEPAL
- Manufacturas Lean. Entrevista a Adrián Marangon
- Logística al servicio de la salud. Entrevista a Horacio Bellotti
- Actividades de ARLOG
- Historia de ARLOG: experiencia enriquecedora y punto de partida, por Hugo Dellazoppa
- La Tecnicatura Superior en Logística, por Raúl Garreta



NÚMERO 5 - AGOSTO 2013

- La ampliación del canal de Panamá y su repercusión en la región, por Jorge Luis Quijano
- Disminuir los costos achicando nuestros depósitos, por José Ignacio Galán
- Logística y Supply Chain en Bioparques. Entrevista a Alcides Godoy de Fundación Temaikén
- Actividades de ARLOG
- ARLOG: presencia federal, por Alejandro Leiras



NÚMERO 2 - JULIO 2012

- Supply chain y finanzas: Dos áreas que deben complementarse, por Alejandro Serrano del Zaragoza Logistics Center y el MIT
- Tecnologías emergentes que modelan las cadenas de abastecimiento del siglo XXI, por María Rey
- Las Reglas de Rotterdam, por Alejandro Vega de la Facultad de Derecho de la UBA y Antonio Zuidwijk
- El seat container, por Máximo Amadeo
- Actividades de ARLOG
- Historia de ARLOG: el pallet ARLOG
- Comisión Directiva de ARLOG para 2012 /2014



NÚMERO 6 - NOVIEMBRE 2013

- La creación de valor de la logística en las compañías, por María Rey-Marston
- El movimiento de las personas también es logística, por el C3T- UTN
- Cuidando el capital humano, por Rafael Echeverría, Gabriel Gómez, Rodolfo Laduz, Mauro Sperperato y Silvia Vales
- Actividades de ARLOG
- Programa de Formación de Personal Calificado en Operaciones Logísticas ARLOG, por Alejandro Leiras



NÚMERO 3 - NOVIEMBRE 2012

- Los vehículos combinados de carga de alto rendimiento, por Alejandra Efron
- ¿Hay chances para los trenes?, por Gonzalo Martín Baranda
- Alimentar y ganar: todo en un solo paso: la Fundación Banco de Alimentos, por Laura Ponasso
- Actividades de ARLOG
- Opiniones: Diego Pereira y Alejandro Elizalde
- ARLOG: Pionera en la formación del profesional logístico, por Roberto Destéfano



NÚMERO 7, ABRIL 2014

- El programa de formación de personal calificado en operaciones logísticas, por Laura Ponasso
- La logística como factor de la recuperación económica de España, por Jesús Cantalejo del Centro Español de Logística (CEL)
- Las buenas prácticas para incorporar tecnologías por Carlos Ferreiro
- Actividades de ARLOG
- Propuesta de capacitación ARLOG para el 2014



NÚMERO 8 - AGOSTO 2014

- Infraestructura y operación ferroviaria, por Verónica Ocvirk
- La fábrica del futuro y la tercera revolución industrial, por Íñigo Felgueroso Fernández San Julián, director de PRODINTEC de España
- El proyecto global sobre sustentabilidad del packaging, por Roberto Sánchez del Instituto Argentino del Envase
- Actividades de ARLOG



NÚMERO 12 - SEPTIEMBRE 2015

- Vaca Muerta está en manos de la logística. Por Laura Ponasso
- Hidrovías para el desarrollo y la integración sudamericana. Por Rolando Terrazas e Isaac Maidana, del CAF
- ¿Es bueno capacitar al personal? Por Alejandro Leiras, director de Capacitación de ARLOG
- Actividades de ARLOG
- El relacionamiento en la Logística, por Fabián Yannone, secretario de ARLOG



NÚMERO 9 - NOVIEMBRE 2014

- Mujeres en la logística: corriendo los límites, por Laura Ponasso
- Logística de granos. Del campo al puerto. Redacción: Concepto Logístico; Investigación: Verónica Ocvirk
- La alianza entre desarrollo industrial y sustentabilidad, por Laura Ponasso
- Actividades de ARLOG
- ARLOG frente a la coyuntura económica del país, por Hernán Sánchez



NÚMERO 13 - ABRIL 2016

- La ley y la logística, por Griselda Capaldo, Doctora en Derecho e Investigadora del CONICET
- Omnicanalidad, por Laura Ponasso
- Los cincuenta años de la Asociación.
- Promoviendo la logística en América Latina, por Rafael Farromeque, especialista en Infraestructura de CAF
- Actividades de ARLOG
- El pallet ARLOG, por José Luis Losada



NÚMERO 10 - ABRIL 2015

- La ruta de los insumos agrícolas, por Verónica Ocvirk
- Los mecanismos de toma de decisión, por Facundo Manes
- Encaminando la Asociación hacia nuevos desafíos. Entrevista a Hernán Sánchez
- Actividades de ARLOG
- ¿La toma de decisiones es emocional?, por Mauro Sperperato



NÚMERO 14 - AGOSTO 2016

- La visión del Gobierno Nacional sobre la logística. Entrevista a Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación
- Internet industrial. Máquinas inteligentes en un mundo de sensores conectados
- Capacitaciones a medida. Entrevista a Oscar Saldón, capacitador de ARLOG
- Actividades de ARLOG
- Reelección que significa continuidad. Entrevista a Hernán Sánchez



NÚMERO 11 - JULIO 2015

- La gobernanza portuaria debe contemplar la logística, por Ricardo Sánchez de la CEPAL
- Grado de tercerización de las operaciones logísticas en la Argentina, por Alejandro Leiras
- El programa de reciclado de la Fundación Garrahan, por Laura Ponasso
- El próximo XXIV Encuentro Nacional de Logística, por Rodrigo Quirós



NÚMERO 15 - NOVIEMBRE 2016

- Desafío en infraestructura vial. Caminos rurales, por Laura Ponasso
- Internet industrial. Hacia un nuevo modelo de mundo. Horizonte 2030, informe CEPAL
- ¿Culpable o inocente? El tren y los pueblos fantasmas, por Jorge Sánchez
- Actividades de ARLOG
- Sumario de los primeros cinco años de Concepto Logístico

Origen de las fotografías de este número: Artículo Caminos Rurales: Attribution 2.0 Generic (CC BY 2.0): Camino en Capilla del Señor-José Carrizo; Camino en Provincia de Santa Fe-Maximiliano Korus; Share Alike 4.0 International license: Camino en Chancaní, Córdoba-Ana Calviño; Share Alike 3.0 Unported license: Motoniveladora-TANO4595; Dominio público-Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication: Ruta Fortin Olavarría a Trenque Lauquen (42), cruce con camino de tierra; Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International license (foto de tapa): Camino rural en Leandro N. Alem Misiones-HRENEK80; Prensa Liugong. // Artículo CEPAL: Dominio público: Chimenea; Creative Commons Attribution 2.0: Calentamiento Global-Patricia Alim Riquelme Wolpat; Sequia Manuel Torralba; Sol-Gonzalo Rivero; Sequia-Tomás Sepúlveda; Dominio público: 16-008-NASA-2015 RecordWarmGlobalYearSince 1880-2016; Creative Commons Attribution 3.0 Brazil License: Petrobras // Artículo Tren y pueblos fantasmas: Attribution 2.0 Generic : Vías en Colonia Barón y Torre de agua en Colonia Barón-Juanedec; Share Alike 4.0: Cartel Las Pipinas Attribution // Artículo Arlog en Logísti-K: prensa Arlog y Expotrade S.A.

“CONSTRUYENDO VALOR ESTRATEGICO PARA EL PAIS Y LAS EMPRESAS”



CAPACITACION 2016 - 2017

2016

Diseño, gestión y mejora de procesos de negocio
2-9-16 y 23 de Noviembre de 18.00 a 21.00 hs

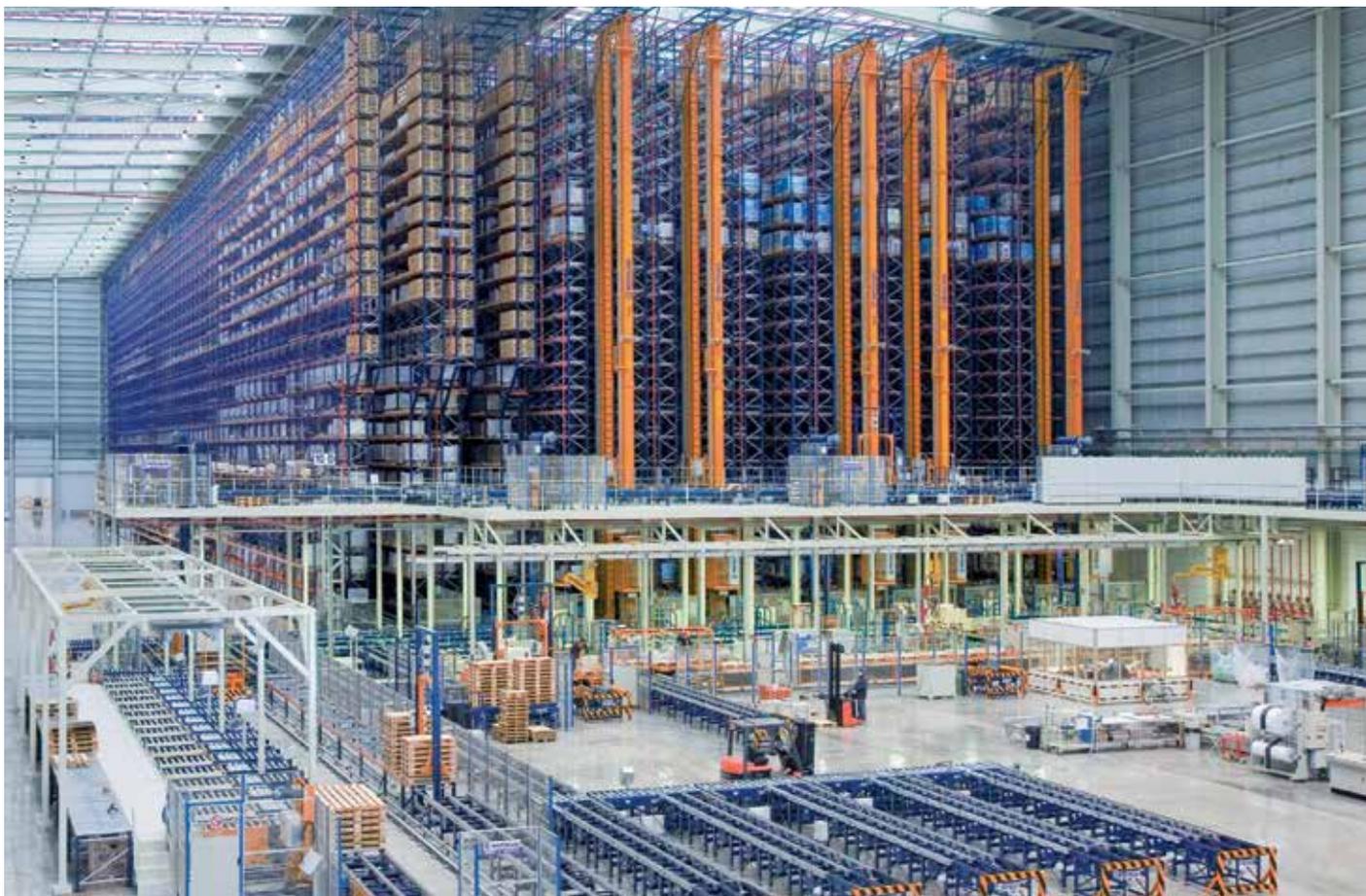
Taller de tablas dinámicas aplicadas a la logística
1-3 y 8 de Noviembre de 17.30 a 20.30 hs.

2017

CURSOS DE VERANO

- La mejora de la productividad en el depósito
- Procesos logísticos
- Coaching y liderazgo, rol del supervisor
- Tablero de comando
- Logística sistémica y servicio al cliente
- Taller de costos logísticos
- Tablas dinámicas aplicadas a la logística

Enero - Febrero y Marzo 2017



Soluciones de almacenamiento que mejoran la rentabilidad de su depósito

Aumento de la productividad • Control de inventarios • Reducción de costos
Optimización del espacio • Flexibilidad • Alta rentabilidad



Una solución para cada necesidad de almacenamiento

Racks para pallets • Estanterías para picking • Soluciones automáticas para pallets y cajas
Software de gestión de depósitos Easy WMS

 www.mecalux.com.ar

 (011) 4006-4444

 info@mecalux.com.ar