ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA | REVISTA OFICIAL

Número 31 - Abril de 2022

Concepto Logístico

NUEVOS CONCEPTOS LOGÍSTICOS

CIUDADES DE 15 MINUTOS

TECNOLOGÍA

EL CONTENEDOR DE 53 PIES

EL PARANÁ GUAZÚ Y OTRAS CANALIZACIONES

UN NUEVO SISTEMA DE NAVEGACIÓN FLUVIAL

Somos más de **9.000 personas** en Argentina y Brasil que con orgullo y pasión **hacemos que llegue eso que te importa.**

Vinculamos a grandes empresas, pymes, emprendedores y consumidores; **con la mejor tecnología.**

Trabajamos todos los días en el desarrollo de soluciones logísticas para seguir llegando a cada rincón del país de forma simple, segura y sustentable.

ANDREANI

Llevamos lo que te importa.

ARLOG
ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

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

Presidente:
Raúl Garreta
Vicepresidente Primero:
Fabián Yannone
Vicepresidente Segundo:
Rodrigo González Bernaldo de Quirós
Secretario:
Pablo Mussuh
Tesorero:
Javier Rojo
Protesorero:
Gustavo Armando Figuerola
Vocales titulares:
Sergio Pelliza, Gabriel García Polignano, Diego Passeron, Alejandro Wolf, Casimiro Polledo
Vocales suplentes:
Mara Gómez, Pablo Beltrán Simó, Gustavo Di Capua, Carina Benítez
Comisión Revisora de Cuentas:
Ignacio Cafferata, Guillermo Coccoz
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 Empresaria
Número 31 – Abril 2022
www.conceptologistico.com

Director: Juan Manuel de las Heras

Participan en este número:
Lucía Bellocchio, AIMAS (Asociación Intermodal de América del Sur) y Agustín Barletti

Comercialización y producción: V y V SRL
Directores: Fabio Contino y Rodolfo Fiadone
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
+54 9 11 5127-5280
www.webpicking.com

Supervisión editorial y diseño gráfico:
Tricao Lab: tricaolab.wix.com/tricaolab
tricaolab@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 abril de 2022
en GuttenPress, CABA

Estimados colegas y amigos:

Estoy mirando la hoja en blanco y me cuesta arrancar. Antes de comenzar a escribir, me viene a la mente el recuerdo de esto cuatro años que me tocó vivir como presidente de ARLOG. Voy a extrañar seguramente que los editores de nuestra querida revista (Rodolfo Fiadone y Fabio Contino) me recuerden que tengo pendiente escribir el editorial o que nuestra periodista Viviana Rinaldi, me llame para hablar en algún medio o contestar preguntas, entre otras cosas.

En marzo del 2020 se instaló el COVID-19 y nos cambió la vida a todos. Aún hoy día, no podemos asegurar que ya sea parte del pasado. Nos afectó a todos como simples mortales frente al miedo y la inseguridad propia de lo que estuvimos viviendo. Pasamos mucho tiempo en nuestras casas, y no solo murieron muchas personas cercanas a nosotros, sino también se cerraron las escuelas, desaparecieron empresas, comercios de todo tipo y también instituciones. Los eventos como Logisti-K o el Encuentro Nacional de Logística, estuvieron ausentes durante el proceso de pandemia por la imposibilidad de llevarlos a cabo. En ese entorno complejo ARLOG pudo continuar su gestión a partir del desarrollo de capacitación y otras actividades en forma virtual. Esto permitió que colegas del interior del país y de otras latitudes en Latinoamérica se sumaran en especial a la excelente y muy variada propuesta de capacitación que ofreció ARLOG gracias a la tarea realizada por nuestro director de capacitación (Alejandro Leiras). A partir de fines de 2021, hemos avanzado con un convenio de reciprocidad con el ICIL (Institute for Carrers and Innovation in Logistics and Supply Chain) con foco especialmente en España y Latinoamérica, que nos permite expandir la capacitación y estar más cerca de las novedades que en materia de logística, cadenas de abastecimiento y desarrollo de tecnología aplicada.

Cuando asumí esta tarea, nunca hubiera imaginado que en nuestro país ibamos a pasar por una serie se eventos políticos, sociales y económicos difíciles de prever desde el año 2018 y que nos viene afectando hasta este presente en 2022 en un entorno de mucha incertidumbre. Aún seguimos hablando de temas que siguen sin resolverse como la inflación que nos carcome los bolsillos, o como la falta de definiciones en nuestra ya famosa Hidrovía Paraná-Paraguay, la reparación de rutas que aún siguen esperando, mejoras en los ferrocarriles que terminan generando descarrilamientos y ahora también la falta de repuestos, gasoil, cubiertas y otros insumos necesarios para el transporte de carga, sin olvidar la creciente problemática para realizar importaciones. Como todos sabemos, la logística y las cadenas de abastecimiento en general, son claves para mantener activo cualquier país incluyendo el nuestro. Conclusión, los costos logísticos comienzan a subir más rápidamente y se suman para abonar el descontrol inflacionario.

Estoy cerrando esta etapa y dejando paso, como corresponde, para la llegada del nuevo presidente de ARLOG. Traerá nuevas ideas, nuevas propuestas y otras mejoras para seguir haciendo grande nuestra institución. Desde ya, estaré participando como un socio más en desayunos, espacios de intercambio profesional y otras actividades o eventos.

Quiero agradecer especialmente a todo el equipo de ARLOG liderado por Graciela Veleiro, por la colaboración, el apoyo y el trabajo enorme que han hecho, y que seguirán haciendo.

Felicitaciones a las nuevas autoridades y a la Comisión Directiva entrante.

Un abrazo para todos. ¡Muchas Gracias!

Raúl Garreta
Presidente

Sumario

8/En portada: Ciudades de 15 minutos

Entrevista a Lucía Bellocchio

Las ciudades de 15 minutos tienen el objetivo de acercar al habitante a todo lo que necesita: están diseñadas bajo el concepto de que las personas estén a una distancia de 15 minutos a pie de todos los servicios y productos que requieren para la vida diaria. De este modo, este modelo de urbanización propone evitar el uso del automóvil y de otros medios de transporte, lo que lleva a evidentes cambios en la logística de abastecimiento, tanto de las personas como de las tiendas.

20/El contenedor de 53 pies

Colaboración de la Asociación Intermodal de América del Sur

Este contenedor, que el mundo pareciera no conocer, no debe ser visto sólo como una caja para proteger y movilizar la carga, sino toda una historia, y todo un marco conceptual producto de una cultura y los sucesos que llevaron a ella.

46/ Un nuevo sistema de navegación fluvial

Conversación con Agustín Barletti

El Paraná Guazú, una de las ramas del poderoso Paraná, fue la vía navegable fluvial usual durante 450 de los últimos 500 años, pero luego fue abandonado. Agustín Barletti, profesional en temas de transporte y logística, autor de nueve libros y editor del suplemento Transport & Cargo del diario *El Cronista*, investigó por qué ocurrió esto y propone retomarlo como canal principal de para la Vía Navegable Troncal del país.

61/Actividades

Encuentros de octubre, noviembre y diciembre 2021 y marzo 2022.

64/Última página

Alberto Ibarrola, su despedida.

¿Qué significa ser Socio?

Ser socio significa pertenecer a una de las entidades de profesionales mas reconocida en la región, permitiendo participar en la generación de proyectos y opiniones que contribuyen a la exelencia de la materia Logística.

Beneficios sin cargo para los Socios

1 - Participación en los desayunos de actualización ARLOG .
2 - Participación en espacios de Intercambio Profesional con los especialistas del sector logístico de la cadena de abastecimiento y de negocios.
3 - Tours logísticos (visitas guiadas a operaciones de primer nivel).
4 - Crédito de 12 hs. anuales sin costo para todos los cursos de capacitación que dicta ARLOG.
5 - Beneficios adicionales en los aranceles de los cursos de capacitación que dicta ARLOG.
6 - Suscripción al Newsletter Digital, con tada la información sectorial que se emite quincenalmente,
7 - Suscripción y entrega sin costo de la revista "Concepto Logístico".
8 - Beneficios adicionales en los aranceles del "Encuentro anual de ARLOG".
9 - Disponibilidad de acceso a los " índices ARLOG " (costos logísticos, desarrollo de parques logísticos y otros temas del sector).
10 - Disponibilidad de estadísticas e informes del "Observatorio ARLOG".
11 - Acceso a "Grupos de trabajo" con profesionales experimentados en diferentes temáticas.
12 - Acceso a nuestra Plataforma Arlog Jobs, facilitanto contactos y referencias para contratación de personal o bién ser considerado para búsquedas de empresas.
13 - Material técnico y bibliográfico del sector.
14 - Espacio de "co-working" en las oficinas de ARLOG.

y mucho más!!!
informaté en: www.arlog.org
escribinos a: admin@arlog.org

ARLOG
ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

VEHÍCULOS PROPIOS
DE DIFERENTES PORTES
ACONDICIONAMIENTO
SECUNDARIO
CUSTODIA SATELITAL
CÁMARAS FRÍAS

ulo • Buenos Aires • Argentina • info@log-in.com.ar • ww.log-in.com.ar

28
Bolt
Bolt

Nuevos conceptos logísticos

Ciudades de 15 minutos

Entrevista a **Lucía Bellocchio**, consultora internacional en *smart cities*[1]

Las ciudades de 15 minutos tienen el objetivo de acercar al habitante a todo lo que necesita: están diseñadas bajo el concepto de que las personas estén a una distancia de 15 minutos a pie de todos los servicios y productos que requieren para la vida diaria. De este modo, este modelo de urbanización propone evitar el uso del automóvil y de otros medios de transporte, lo que lleva a evidentes cambios en la logística de abastecimiento, tanto de las personas como de las tiendas.

1. Hoja de vida en página 18.

¿En qué consiste el concepto de ciudad de 15 minutos?

Este concepto resurgió y cobró fuerza durante la pandemia, cuando se hizo necesario que las personas se trasladen lo menos posible. Se trata de un concepto ya existente, que fue puesto en boga por la alcaldesa de París en 2020, cuando anunció su incorporación a un plan para reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de los parisinos. El mismo fue creado por su asesor, Carlos Romero, un colombiano-francés que le dio renombre y protagonismo a este desarrollo.

La ciudad de 15 minutos se basa en la cercanía, en la descentralización y se torna una respuesta contra el cambio climático. Según Moreno, esta noción de ciudad tiene tres características: cronourbanismo –el ritmo de la ciudad sigue a las personas y no a los autos–; cronotopía –los metros cuadrados sirven para muchas cosas diferentes–; y topofilia –amar el barrio, hacer que a sus habitantes les guste vivir allí–.

En concreto: la ciudad de 15 minutos supone que el habitante esté a una distancia de 15 minutos a pie de todos los establecimientos que requiera para cubrir sus necesidades, lo que conlleva un rediseño e impacta en diferentes planos. En este sentido, por ejemplo, los gobiernos que empujan estos modelos proponen acercar los colegios, y los lugares de entretenimiento y de deportes a espacios residenciales.

Estas ciudades permiten a los habitantes "ganar tiempo", dado que estos ya no tienen que trasladarse grandes distancias para realizar trámites o para trabajar, a la vez que incentivan el desuso del automóvil y de otros medios de transporte, con su correlato en la baja de emisiones de carbono. En paralelo, además, fomentan el desarrollo de las economías locales. Crear ciudades de 15 minutos no parece ser una inversión de dinero, sino de reutilización de lo que ya existe.

A partir de este desarrollo, presentado con éxito en París, otras ciudades comenzaron a replicarlo o a mos-

trar interés por hacerlo. Algunos ejemplos son Melbourne, Ottawa, Milán, Detroit y Copenhague.

¿Esto implica una reestructuración, una visión de planeamiento y una gran inversión económica en la ciudad?

Sí. El sector público cumple un rol clave en estos proyectos urbanos, dado que los mismos suelen estar enmarcados en una planificación diseñada para revalorizar un área o un barrio determinado. Las políticas públicas son fundamentales para crear el entorno propicio para su desarrollo. Sin embargo, el rol del sector privado también es importante, por su capacidad de innovación y de financiación.

Hay especialistas que apuntan incluso a ir un paso más allá y plantean el desarrollo de ciudades de 5 minutos, para darle un re-significado al espacio público. Se trata de una tendencia que comenzó a crecer también en tiempos de COVID-19, fundamentalmente en Europa. Fue entonces cuando, por ejemplo, a modo de experimento vivo, se instalaron mobiliarios urbanos en espacios en donde funcionaban estacionamientos destinados a vehículos particulares.

¿Es posible llevar estas ideas a conglomerados urbanos de 20 o 30 millones de personas?

Sí, aunque el desafío es diferente y varía mucho. La densidad de América Latina es muy distinta a la de Europa. De todos modos, hay proyectos que intentan replicar este concepto en varias ciudades de Colombia y de Argentina, entre otros países: se intenta aggiornar el concepto para desarrollar las economías barriales y generar distintas zonas que permitan resolver cuestiones cotidianas dentro de la misma ciudad, sin tener que trasladarse a otras. Ciertos cambios de hábito que se profundizaron durante la pandemia, como una modalidad de trabajo 100% remota o combinada, permiten que estos conceptos sean más posibles de aplicar.

¿Cómo impacta este concepto en la distribución y en la logística urbana?

Actualmente, se están viviendo muchos cambios e innovaciones, los que no eran percibidos en épocas previas a la pandemia. En los últimos dos años, se generó un fuerte hábito de consumo digital. Mientras que antes era común ir al supermercado de manera personal, ahora, mucha más gente opta por realizar sus compras a través de canales de venta online, lo cual tiene un impacto directo en la logística urbana.

Por ejemplo, hay un mercado típico en la ciudad de Londres –denominado "Uro's Market"–, cuya entrada está siendo reconvertida en un pequeño centro logístico para que el cliente retire los productos que adquirió vía web. El objetivo de la tienda es replicar y transmitir digitalmente la experiencia que ofrecía en el lugar físico, a la vez que readecuar la logística para que allí haya un punto de entrega con lockers.

En definitiva, este rediseño reduce los costos y la cantidad de empleados requeridos. Y si bien esta no es una tarea sencilla de ejecutar, porque no todos los comercios tienen la capacidad de Amazon o de MercadoLibre, cada vez son más los pequeños mercados barriales que tratan de migrar hacia este formato y de ofrecer distintas alternativas. Algunas propuestas ya están disponibles, aunque en el futuro veremos una oferta cada vez más amplia.

¿Cuáles son las ciudades europeas y americanas que estén pensando de esta manera?

Todos los países de Europa están en esta sintonía. Los gobiernos están enfocados en la transición energética y en la neutralidad en carbono, y son conscientes del papel de última milla en este proceso. Hay una tendencia muy fuerte hacia la logística y la movilidad verde, que cada vez está más presente, y existe un esfuerzo por comunicarlo. Esto porque los consumidores son también mucho más conscientes del cuidado del ambiente y eligen empresas que tienen cierta responsabilidad social y ambiental.

Mediante nuevos procesos de distribución urbana, los gobiernos y las empresas ponen en juego una batería de tecnologías y de servicios. Y a través de los mismos, apuntan a que la experiencia de los consumidores sea cada vez más amigable y segura: usualmente, pueden realizar el seguimiento de su pedido, cancelarlo o devolverlo sin costo.

En Londres, por ejemplo, los correos volvieron a tener un gran protagonismo, dado que funcionan en horarios extendidos como centros de recepción y de devolución de productos comprados por Internet. También existen otros lugares que funcionan como pequeños centros logísticos, en donde los clientes pueden retirar sus productos, como supermercados, escuelas, aeropuertos, etc.

Grupo BAUTEC

desde 1992

www.grupobautec.com.ar

- ☑ OBRAS CIVILES
- ☑ ESTRUCTURAS METÁLICAS
- ☑ PISOS INDUSTRIALES
- ☑ INFRAESTRUCTURA

OBRAS LLAVE EN MANO

consultas@bautec.com.ar
consultas@cmpestructuras.com.ar

Tel. 011.4719.1000 /5800
Quito 2618 1° Piso Beccar, Bs. As.

@grupobautec /grupobautec /grupo-bautec-sa

¿Cuál es el escenario en los países de América Latina?

Chile tiene cierta iniciativa en este sentido. Está conectado con varias innovaciones relacionadas a ciudades inteligentes, mediante las que aplica diferentes tecnologías y fomenta el ecosistema emprendedor. También cuenta con grandes empresas que apuestan a estos desarrollos, como las del sector energético. A su vez, México y Colombia se posicionan como jugadores emergentes.

Si bien este es un tema cada vez más recurrente en las agendas de los gobiernos, los mismos tienen también otras prioridades y cuestiones estructurales que resolver. Tarde o temprano, estas cuestiones llegarán. Lo interesante es ver cómo ciudades que suelen ser referentes en estos temas marcan la tendencia, y cómo diferentes regiones las van adaptando a sus contextos.

¿Los gobiernos definieron algún tipo de política para facilitar la implementación de estos modelos de ciudades?

Sí. Cada vez son más las ciudades latinoamericanas y europeas que están limitando el acceso de autos a los centros urbanos, de modo que las personas solo pueden acceder a ellos mediante transporte público. Y a su vez, estas medidas facilitan el acceso de los operadores logísticos, los que tienen una razón concreta para ingresar a estas áreas específicas.

Otra restricción impuesta por París, por caso, apunta a la reducción de las velocidades máximas permitidas para circular –tendencia conocida como "Low Street", la cual desincentiva el uso de vehículos. Estas son todas medidas que van en línea con el concepto de ciudad de 15 minutos.

¿Y cuál es el escenario en Estados Unidos, en donde la mayoría de las ciudades fueron concebidas para movilizarse en automóvil?

Este es un caso interesante, porque las ciudades fueron diseñadas alrededor del auto. Sin embargo, algunos centros urbanos, como Miami, están considerando aumentar las inversiones en transporte público. En líneas generales, salvo aquellas que tienen un sistema de transporte desarrollado, las ciudades no se pueden recorrer de punta a punta en transporte público.

De todas maneras, es importante destacar la importancia del automóvil en la cultura americana y lo que este representa en términos de status social. Hay muchas familias que tienen más de un vehículo, y está incluso instalada la costum-

LA CADENA DE VALOR CONECTADA

GS1 Argentina

Descubra la plataforma desarrollada para transformar el futuro de las empresas. Una suite de soluciones que integra a toda la cadena de valor eficientemente.

No importa la escala de su negocio, EDI lo conectará a sus proveedores o clientes ayudándolo a optimizar el tiempo de procesos de gestión.

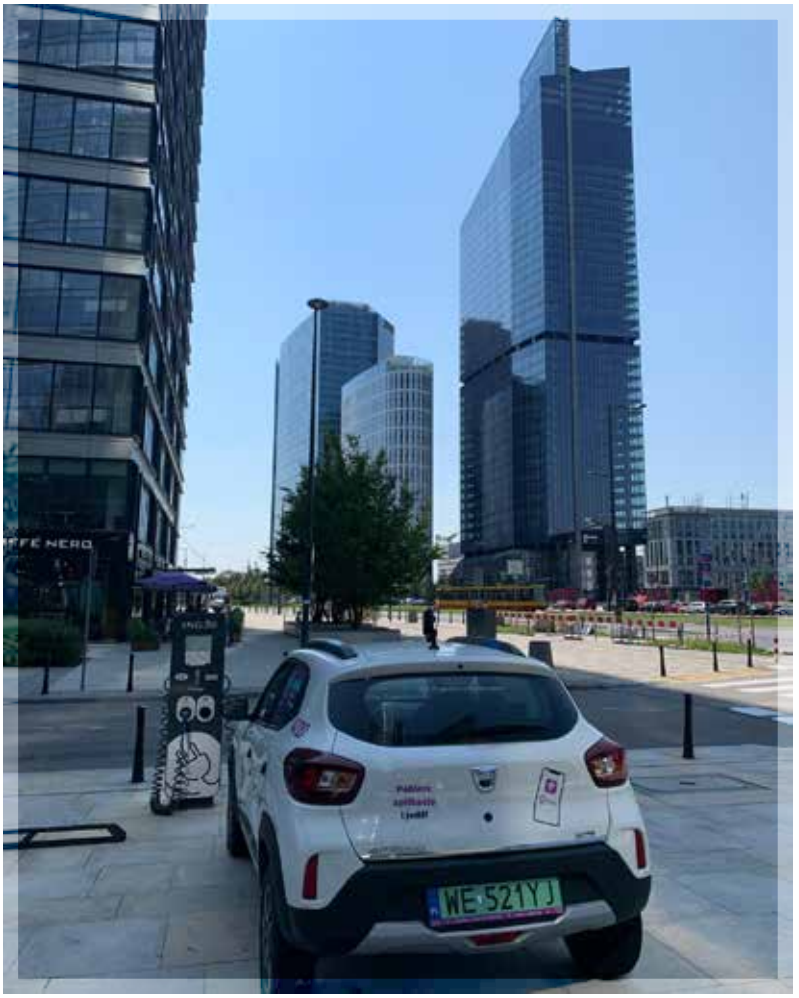
EDI te conecta. EDI te transforma.

WEB www.gs1.org.ar/serviciosEDI

MAIL ventasEDI@gs1.org.ar

TELEFONO (54-11) 4556 4700

SEGUINOS @GS1Argentina



bre de que los jóvenes conducen desde temprana edad. Por eso, se necesita un cambio cultural fuerte. Diferente es el caso de España, por ejemplo, en donde personas de bajos y de altos recursos viajan en transporte público, no sólo porque el mismo funciona bien, sino porque esta es una práctica que ya está arraigada en la sociedad.

¿Y en Asia?

Las ciudades de Asia son buenos casos de estudio, porque cuando se habla de ciudades inteligentes inevitablemente se remite a ellas. Son un gran ejemplo de desarrollo tecnológico.

Allí funcionan desde drones -que entregan paquetes o que funcionan como taxi-, hasta tecnologías de reconocimiento facial que, cuando los gobiernos intentan implementarlas en Europa o en América Latina no tienen la misma recepción, porque son consideradas invasivas contra la privacidad y la protección de los datos personales. Este es un tema no menor, teniendo en cuenta que muchas empresas fueron multadas por violar la privacidad de sus usuarios. Más allá de este punto, el factor tecnológico que viene de la mano de las *smart cities* marca claramente un camino de lo que se puede lograr en materia de movilidad y de logística.

¿Cómo se conjuga esta realidad con el incremento del parque automotor, el cual es superior al de Occidente?

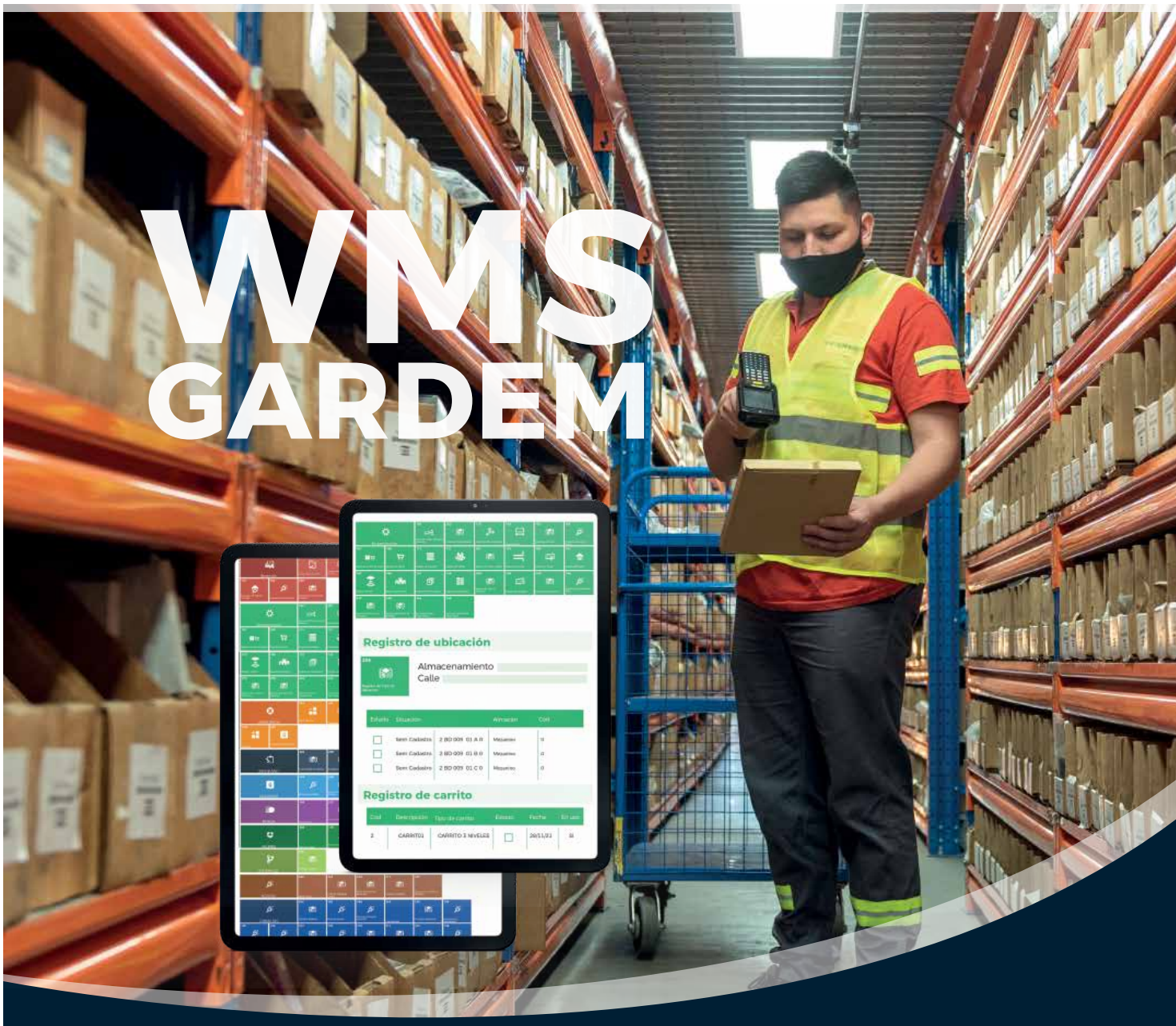
En Oriente, las personas tienen una concepción social y cultural de la movilidad similar a la de Estados Unidos. Este cambio de visión implica un proceso lento. Así lo explica Bill Gates en su último libro "Cómo evitar un desastre climático", en el que aborda la transición energética y la electromovilidad.

¿Qué tendencias logísticas identifica en Europa y en Estados Unidos, alineadas con las ciudades de 15 minutos?

La logística verde y la movilidad eléctrica para la última milla están muy presentes. También los lockers están ganando protagonismo, en la medida en que están convirtiendo diferentes espacios de las ciudades en puntos logísticos, en donde las personas pueden entregar y retirar productos con mayores facilidades y en plazos de tiempos menores. En general, los procesos de las empresas comienzan a simplificarse y a agilizarse. La tendencia es ofrecer una atención cada vez más rápida durante las 24 horas y por diferentes canales de contacto (chat, mail, etc.).

CARGO

WMS GARDEM



TRAZABILIDAD

MAPA DE CALOR

VOLUMETRÍA

MACHINE LEARNING

Sistema de gestión de almacenes Word Class

Desarollado por Grupo Cargo

www.grupocargo.com

EL CASO DEL MICROCENTRO PORTEÑO

En línea con estas tendencias, Bellocchio explicó que, en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, se presentó un proyecto para convertir el microcentro en una ciudad de 15 minutos. La iniciativa supone desarrollar una amplia gama de lugares de consumo y de entretenimiento, para que este perímetro de cuadras se transforme en una zona buscada para vivir.

"Esta propuesta es muy interesante, porque normalmente, resulta difícil imaginar que las personas elijan el microcentro para vivir. Esta es un área relacionada con oficinas, con trámites y con teatros", señala Bellocchio. Y remarcó que, para convertirlo en un lugar residencial, es fundamental el empujón del sector público y del privado.

A su vez, de acuerdo con Bellocchio, esto contrasta con un concepto sobre el que se venía trabajando de forma previa a la pandemia: el desarrollo de barrios para determinadas actividades, como el Distrito Tecnológico o el Audiovisual. Este modelo se inscribe en una línea de urbanistas, asociada a otros proyectos mediante los que ciertas regiones fueron diseñadas y planificadas para un objetivo común. Tal es el caso de ciudades universitarias o de epicentros políticos, como Washington DC y Brasilia.

Hay quienes defienden esas líneas urbanísticas. Pero en los últimos tiempos fueron también criticadas, porque no ofrecen las facilidades ni las comodidades de una ciudad de 15 minutos.

CELSUR

CELSUR.COM.AR

Aportamos
soluciones logísticas
a la medida
de nuestros clientes

Creamos **estrategias**
a largo plazo

Brindamos
soluciones competitivas
y sustentables

En Celsur entregamos soluciones

LUCÍA BELOCCHIO

Lucía Belocchio es fundadora de Trend Smart Cities, una consultora especializada en smart cities, orientada al trabajo con empresas, con el sector público y con organismos multilaterales. Es abogada graduada en la Universidad de Buenos Aires, y cuenta con un MBA en Business and Big Data, con doble titulación en The George Washington University, Estados Unidos y ADEN International Business School. Al momento, visitó más de 300 ciudades y vivió en cinco países diferentes. En 2020 fue elegida como una de las 50 mujeres líderes de Cono Sur por Voces Vitales. Más información en: https://luciabellocchio.com/

LINK SOLUCIONES LOGISTICAS

Operador Logístico Integral

ALMACENAMIENTO

TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN

LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR

SERVICIOS DE VALOR AGREGADO

Gestionamos toda la cadena de distribución.

+54 11 5365 7671
info@linklogistica.com

www.linklogistica.com

LINK SOLUCIONES LOGISTICAS

Grandes trenes intermodales de "línea blanca" en los Estados Unidos consolidan cientos, miles de negocios logísticos de todo tamaño provenientes de otras firmas de logística.

Algo más que una caja

El contenedor de 53 pies

Colaboración de **AIMAS**,
Asociación Intermodal de América del Sur[1]

Este contenedor, que el mundo pareciera no conocer, no debe ser visto sólo como una caja para proteger y movilizar la carga, sino toda una historia, y todo un marco conceptual producto de una cultura y los sucesos que llevaron a ella.

1. Conozca AIMAS en la página 44.

El mundo está sufriendo un drástico cambio en su modelo de logística global contenerizada, donde la preponderancia de unas pocas firmas está superando a todas las demás, adquiriendo flotas aéreas, marítimas, camioneras, redes de depósitos y oficinas de procesos intermedios entre el cliente y el destinatario.

Pero ninguna crisis ni concentración está planteando la contenerización de los mercados internos ni de los externos regionales terrestres, que serían entre el 80 y el 90% de los paletizados o contenerizables de toda la logística del mundo.

Como el universo del contenedor de 53 pies no responde a esa lógica, sino a una gran competitividad, a la integración de la cadena y a formas de relacionarse entre los jugadores, vemos oportuno exponer la propuesta de continentalización del contenedor de 53 pies. La cultura que lo generó y que lo envuelve, es la que podrá presentar una escena absolutamente diferente, donde docenas, cientos y miles de firmas podrían ser dueñas, operadoras de nuevas flotas de contenedores terrestres que ya se están subiendo a los barcos.

Y, especialmente, porque ese contenedor de 53 pies aportará al ahorro de huella de carbono, a la reducción de costos logísticos y agregará oportunidades de contenerización al gran mercado terrestre que en 50 años no pudo recibir los beneficios del de 40 pies.

Fotos que hablan: Varias compañías de logística o de comercio de los EEUU, ante la crisis de contenedores 2020-21, han subido contenedores de 53 pies a bordo de buques de contrato, para resolver la falta de productos provenientes de China. El 53 pies se está subiendo a los barcos, y los barcos casi regulares, resultan en un nuevo tipo de líneas: las “líneas blancas” (ver imagen debajo).

Los contenedores de Amazon llegan al puerto de Houston en el buque de carga Star Lygra el 5 de octubre de 2021.

80.000m2
ALMACENES - AAA

COMERCIO EXTERIOR

CONTROL
Y SEGURIDAD

400.000
OPERACIONES ANUALES

LOGÍSTICA + TRANSPORTE + COMEX

SOMOS SU ALIADO EN EL CORREDOR ARGENTINA/BRASIL

Qbox le ofrece soluciones inteligentes, integradas y a la medida de su negocio. 30 años de experiencia en operaciones logísticas, transporte internacional y COMEX nos convierten en socios estratégicos para realizar sus operaciones de manera segura y efectiva. **Piense en soluciones. Piense en QBOX.**

Qbox
SOLUCIONES EN LOGISTICA INTERNACIONAL

MERCOSUR
SECTOR EDUCATIVO

PARQUE LOGÍSTICO QBOX CAMPANA
Ruta 6 Km 193,5 - Campana
Tel: **(3489) 409 900**

info@qboxonline.com
qboxonline.com

QBOX SAO PAULO
Al. Rio Negro 500
West Towers Torre B - Sala 2213/2214
Alphaville Empresarial - Barueri
Tel: (+55) (11) **2424 5959**

ALGUNOS DATOS

UNA MÁQUINA DE REDUCIR IMPACTOS

Es simple comprender que habrá mucho menor costo operativo al movilizar 30 paletas en un contenedor de 53 pies con un solo movimiento de izado que si solamente trasladamos 20 en un contenedor de 40 pies. Pero también hay una serie de datos duros que multiplican las ventajas por mayores reducciones.

- En el barco o la barcaza
  - ◊ Las cargas de menor peso específico ocupan más contenedores, desaprovechando la capacidad final en toneladas del contenedor de 40'.
  - ◊ A igual carga final, en toneladas, el contenedor de 53 pies ocupará ligeramente menos espacio para igual cantidad de paletas, pero un 33% menos de operaciones de carga y descarga.

- En el camión
  - ◊ Un contenedor de 40 pies que no supere la carga máxima, siempre hará una subutilización del camión.
  - ◊ Un contenedor de 53 pies siempre ocupa el máximo volumen de la capacidad del camión, logrando, también, ahorro en huella de carbono.

- En ferrocarril
  Un tren de 1.000 metros con vagones portacontenedores de simple estiba, moviliza:
  - ◊ **En contenedores de 40 pies:** 1.500 paletas sobre 75 vagones en 300 ejes
  - ◊ **En contenedores de 53 pies:** 1.740 paletas sobre 58 vagones en 232 ejes
  - ◊ Es decir, 16% más de paletas en un 23% menos de vagones en un mismo largo de tren para una idéntica disponibilidad de infraestructura, con un 22% menos de tara de porteo por cada paleta neta.
  - ◊ 53 frente a 40 pies implica: Menos infraestructura, menos tara, menos resistencia a la tracción, menos costo operativo, menos emisiones **por unidad de paleta transportada**.

Líderes en soluciones logísticas y tecnológicas aplicadas a toda la cadena de valor

25 AÑOS loginter

@SomosLoginter

www.loginter.com.ar

Puerto de Houston.

PRIMERA REFLEXIÓN:

Cualquiera sea el modelo comercial o la relación empresarial que genere la expansión del contenedor de 53 pies, no quedan dudas que ahorrará costos y huella de carbono a los tres modos de transporte.

LA LOGÍSTICA INTERNA SOSTIENE A LA DEL COMERCIO EXTERIOR

Según lo expuesto en el Taller "Logística en Argentina. Agenda de Problemas y Propuestas" del Programa Interdisciplinario de la Universidad Nacional de Buenos Aires sobre Transporte (PIUBAT), realizado en 2019, el movimiento de cargas generales en Argentina alcanzaría a:

- 240.000.000 Tm
- A 2,6 TEUs equivalentes por camión
  - ◊ 20 Tm por viaje
  - ◊ 70% de tasa de retorno cargado
  - ◊ 66.000.000 TEUs equivalentes si todo fuera contenerizado.

Es decir, por cada TEU girado en los puertos del comercio exterior (2,2 MM pico), tendríamos 30 movilizados en el territorio.

En base a los datos recabados por AIMAS en 2021 sobre 2020, contrastados en organizaciones del automotor y del Estado, el flujo de camiones por las fronteras fue

- 1.250.000 camiones en salidas, pasadas y entradas
  - ◊ 2,6 TEUs equivalentes por camión
  - ◊ 3.250.000 de TEUs si todo hubiera sido contenerizado.

Lo que implica que, por cada 5 TEUs del comercio exterior pasante, entrante o saliente de Argentina, 2 unidades pasan por los puertos y 3 lo hacen por algún punto fronterizo, casi totalmente en camión (el comex por ferrocarril sólo se limita a un tren mensual de Chile a Argentina por el ramal ferroviario C14 (Salta-Socompa) y algún otro de granos que de la Red Oriental de Bolivia arriba a Tartagal para reenviar por camión a puertos del Paraná para su exportación).

En síntesis:

- **Por cada 30 TEUs del movimiento interno**
  - ◊ **5 TEUs movilizados del comercio externo**
  - * **3 cruzarán las fronteras terrestres**
  - * **2 cruzarán los muelles ultramarinos.**

Si hablamos de cargas generales, con esa sencilla cantidad de datos, podemos afirmar que la única forma de beneficiar a la logística del comercio exterior del país, será fortaleciendo la del mercado interno, lo que redundará en mejor oportunidad a la movilización de las cargas que hacen al mercado internacional, sea oceánico o regional.

SEGUNDA REFLEXIÓN:

El parque automotor de cargas, que es casi totalmente de propiedad de firmas locales de la región, ejecuta el 60% del movimiento del volumen de cargas generales del comercio exterior de Argentina con los cinco países del sur de América del Sur, por lo que la contenerización a 53 pies se produciría, especialmente, desde ese sector especializado en el movimiento terrestre (Por un lado al realizar viajes con porteador sucesivo, y por el otro con ferrocarriles y barcazas, siempre que esos dos modos aseguren bodega, calidad y regularidad al eficiente modelo de negocio del empresario del camión, que es el que lo contratará).

ARLOG

ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE LOGÍSTICA EMPRESARIA

PROGRAMAS INTENSIVOS PARA CENTROS DE DISTRIBUCIÓN ONLINE

M3 TECNOLOGÍAS DISPONIBLES PARA C. DISTRIBUCIÓN
(9 - 11 - 16 y 18 Mayo de 18 a 19.30 Hs.)

M4 PRINCIPALES ASPECTOS PARA IMPLEMENTAR UN WMS
(23 y 30 Mayo - 1 y6 de Junio de 18 a 19.30 Hs.)

M5 ENVASES, EMBALAJES y ASPECTOS ESENCIALES EN LOS SEGUROS DE LAS CARGAS
(8 - 13 - 15 - 22 de Junio de 18 a 19.30 Hs.)

PROGRAMA DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA SUPERVISORES OPERACIONES LOGÍSTICAS

(10 - 12 - 17 - 19 - 24 - 26 y 31 de Mayo de 8 a 10 Hs.)

Expo Logisti-k

del 9 al 11 de Agosto de 12 a 22 Hs.
en La Rural

011 5199 2178

11 3203 1181

@arlog_asociacion

@ARLOG_Asoc

ARLOG Asoc. Arg de Logística Empresaria

Asociacion Argentina de Logística Empresaria

www.arlog.org

info@arlog.org

INVERSORES: LA MILLA ES COMERCIAL Y NO LA ÚLTIMA

El fruto más importante a lo largo del aprendizaje entre los miembros de AIMAS, los colaboradores, socios y adherentes a la iniciativa, es haber comprendido que la mayor capacidad, diversidad e intensidad de inversiones hacia el universo intermodal, es y será especialmente desde las empresas locales de cada país, con base y soporte territorial en las de transporte automotor de cargas y de logística.

Como en la logística terrestre el modo automotor es el que está directamente conectado con la realidad de cada cliente, desde el más pequeño en el sitio más remoto, hasta el más grande en la gran metrópoli, y que es el cúmulo empresarial que más densidad puede y podrá ofrecer a los modos troncales (avión, barco y tren), quizá debiéramos comenzar a hablar de la milla comercial en lugar de la última milla, pues no es un accesorio, sino el mayor constructor de negocios para la cadena de transportación.

VACA MUERTA: EL MODELO DE INTEGRACIÓN CON EL CAMIÓN ES EL ÚNICO QUE HARÁ SUSTENTABLE AL CORREDOR FERROVIARIO

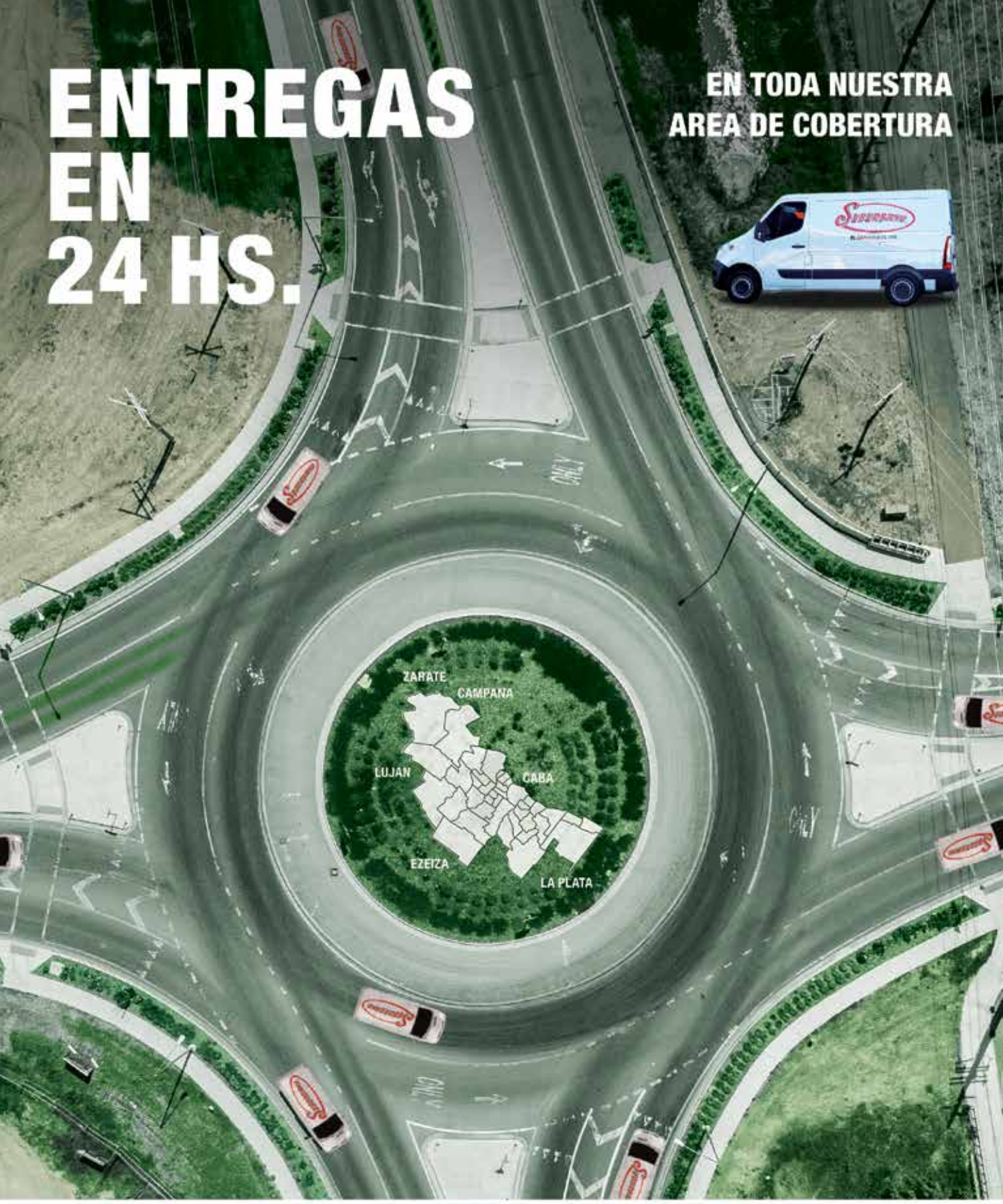
En 2019, en base al marco conceptual logístico propuesto por AIMAS de integración intermodal, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca realizó un estudio de contraste para la implementación de la oferta de transporte ferroviario de cargas en servicio a los objetivos del yacimiento hidrocarburífero por fractura de Vaca Muerta. Los resultados fueron contundentes:

- Operación deficitaria e infraestructura impagable si:
  - ◊ Sólo se realiza la reconstrucción parcial del corredor.
  - ◊ La carga solamente está limitada para el yacimiento.
  - ◊ Los trenes son pasantes de extremo a extremo (B Blanca – V Muerta).
  - ◊ La economía está aislada del sistema

- Operación superavitaria e infraestructura financieramente sustentable si:
  - ◊ Se realizan alianzas con puertos, zonas francas, firmas de logística y de transporte automotor.
  - ◊ Se desarrollan centros de carga diversa a todo lo largo del recorrido.
  - ◊ Hay una economía sistémica integrada al resto de ramales de la red.
  - ◊ Se inicia la integración en forma inmediata, basando la evolución comercial en contratos seguros que puedan certificar el mantenimiento y el cumplimiento.
  - ◊ Ordenamiento con mantenimiento hasta el 3er año, y reconstrucción total entre 3er y 5to año (Sin suspensión del servicio).
  - ◊ Se transporta todo tipo de cargas.

ENTREGAS EN 24 HS.

EN TODA NUESTRA AREA DE COBERTURA



Seguimiento de remitos ON LINE

Garantía de entrega dentro de las 24 hs. habiles

Depósito con personal y cámaras de seguridad las 24 hs. Vehículos con rastreo satelital

Mercado Central Nave D1 - 4918-9000/7766 - www.expresosuburbano.com.ar

SUBURBANO®

EL CAMINO NOS UNE

La síntesis dio por resultado que, si no se transporta todo tipo de cargas generales que a su vez se intercambien en todo el corredor y con el resto de la red ferroviaria, sólo será deficitario. Pero esas cargas solo subirán al tren ante una franca alianza entre los actores de la cadena.

TERCERA REFLEXIÓN:

La milla comercial, la que fundamentalmente desarrolla el transporte automotor, es la que garantizará la escala de los tres modos troncalizadores. Para este caso, en el estudio comparativo, el costo por paleta para el tren tal y como funciona en ese corredor al día de hoy, es "100" a 15 Km/h, 20 Toneladas/Eje, contenedor de 20 paletas en simple estiba, mientras que para 50 Km/h, 25 Toneladas por eje, contenedor de 30 paletas en doble estiba, el costo será "18". El dato técnico es que el costo bajará a casi la sexta parte; el dato comercial es que el volumen necesario para ese caso, solo será posible subiendo el negocio del camión de carga doméstica sobre esos trenes.

INTERCAMBIO DE TRACTOR EN FRONTERA: EL PASO PREVIO AL CONTENEDOR

INDICADOR DE UN HECHO DE LA INTERMODALIDAD

El que una empresa de transporte automotor internacional contrate a un tractor operado por un tercero al otro lado de la Cordillera de los Andes o del Río Pilcomayo, correspondería a una cultura del universo intermodal: el indicador más simple de esa filosofía, de esa economía, es que entre el hecho logístico y el de la transportación, participen dos o más empresas, aunque fueran de un único modo de transporte.

Así como la "exitosa crisis de contenedores" (ver recuadro en página 44) abrió la oportunidad de compartir urgentemente las iniciativas para el contenedor de 53 pies, la pandemia por COVID-19facilitó el entendimiento en cuanto a la oportunidad de proponer al intercambio de tractores como una metodología que colaborará en reducir la transmisibilidad del virus a través de las fronteras: aislar sanitariamente coincide con baja de costos, mejora calidad de vida del conductor, mayores ingresos para todos y, por supuesto, reducción de huella de carbono.

En 2021, AIMAS presentó sendos documentos a gobiernos sugiriendo que se elimine toda traba que pudiera impedir el cambio de tractor en frontera, sea que el camión resulte de viajar con dos banderas o con una, y continuó en la tarea de indagar en el mercado del empresariado del transporte, en las culturas de conductores, propietarios, supervisores, gerentes y, también, en tratar de comprender qué opinan los administradores estatales al respecto.

URBANO

Somos una compañía especializada en brindar Soluciones Logísticas y Postales Integradas.

A través de nuestra extensa red nacional propia, con más de 60 sucursales y 300 puntos Pick Up, brindamos servicios especializados de distribución, logrando alcanzar los más altos niveles de eficacia en cuanto a tiempos de entrega y calidad de los mismos.

@urbanoexpress.arg

SOLUCIONES LOGÍSTICAS

E-Commerce
Paquetería General
Pick Up Center
Logística Inversa
Venta Directa
Logística Farmacéutica

SERVICIOS ESPECIALES

Almacenamiento
Logística In House
Bolsines
Servicios Técnicos

SOLUCIONES POSTALES

Simples y Certificados
Gestión de Documentos
Fulfillment
Cartas Documento

urbano.com.ar

0810 222 8782

Edificio Florida: **Esteban Echeverria 1764 | Florida (B1604) y más de 60 sucursales en todo el país.**

SI HUBIÉRAMOS TENIDO CONTENEDOR DE 53 PIES (Y SU MODELO DE NEGOCIO)

La crisis de contenedores ha aumentado tránsitos con camión en trayectos inimaginables: Buenos Aires (Argentina) – Lima (Perú), donde ocurren intercambios de tractores antes de cruzar frontera, transbordos totales de mercadería, etc., toda una demostración de que es necesario el intercambio libre de tractores en frontera, la habilitación continental del contenedor de 53 pies y un rápido camino hacia la integración intermodal con todos los modos.

¿Puede un remolcador movilizar a un buque extranjero en puerto? Sí.

¿Puede una locomotora, o varias, traccionar uno o muchos vagones del país vecino? Sí.

Un semirremolque no es más que un contenedor sin ruedas o un vagón que tiene llantas con gomas por fuera.

ESTADO DEL ARTE (ELLOS CONTENERIZARON, TODOS LOS DEMÁS, NO)

La primera explicación a la falta de contenerización terrestre, es que el tamaño del contenedor de 40 pies es más pequeño que un semirremolque o vagón, y que la casi absoluta condición internacional del mismo, hace a una burocracia que espanta al uso doméstico.

La segunda es que, por alguna extraña razón, en el país donde se creó la intermodalización y la contenerización (los Estados Unidos), se superaron las cuestiones documentales y de productividad, mientras que en el resto de los países del mundo no siguieron ese camino.

Vale citar que los organismos económicos del mundo acuerdan una y otra vez sobre la contenerización en el tráfico internacional, fundamentalmente marítimo, pero jamás citan la condición local, salvo su mero tránsito a puerto. Hasta que el Mundo no resuelva la contenerización en el comercio doméstico y regional, jamás se resolverá lo global.

ZARCAM LOGISTICA

ZÁRATE, PARQUE INDUSTRIAL PILAR y CÓRDOBA

Nuevo Centro de distribución en Zárate de 45.000 m² cubiertos

CONTAMOS CON PLAYA DE CONTENEDORES E ISOTANTQUES

Ruta Provincial Nº 6 km 207,94 (B2800OFA) Zárate, Buenos Aires

Adm. Central +54 (3487) 576000 y líneas rotativas

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

DATOS INCOMPLETOS QUE EXPRESAN EL PROBLEMA

Las estadísticas del comercio exterior del mundo citan el intercambio entre países en dólares, en toneladas y en contenedores, pero los contenedores solo refieren al tráfico por los puertos.

No figura el movimiento de unidades a través de las fronteras, aunque se realizara en contenedores: tal puerto está en el ranking X, pero no se cita el ranking de fronteras.

El tránsito de contenedores de 53 pies del comercio exterior entre Canadá, Estados Unidos y México no figura en ninguna tabla de contenedores de las estadísticas del comercio global, pues salvo una sola naviera que une puertos de entre Florida y la costa Este de México con dichos contenedores, todos los demás son por ferrocarril o, en mucho menor medida, por camión a través de fronteras terrestres.

La concentración extrema del tema contenedores solo en barcos y para el comercio exterior, satura en normativas para ello, pero presta poca atención al tránsito terrestre y ninguna al tránsito doméstico de las mercaderías interiores.

INTERMODAL ES MULTIMODAL PERO TAMPOCO LO ES

El surgimiento del intermodalismo fue a partir de los ejercicios entre camiones y trenes desde los años 40 en los Estados Unidos. De ese mismo formato de integración, surgió la apuesta del transportista automotor de cargas Malcom Mc Lean, que en 1956 inició las operaciones con sus barcos y sus camiones movilizando contenedores entre Houston y Newark.

Luego, la cúspide de la formalización de los elementos jurídicos que dieron soporte al intermodalismo hoy vigente en los Estados Unidos, fue la Staggers Act, en la que desde 1980 por fin permitió un juego libre y abierto con parámetros claros para la relación entre los ferrocarriles y otros actores, como los camiones y las firmas de logística pura.

El modelo ferroviario post Staggers Act, solo tiene un adjetivo: exitoso.

El recorrido desde los años 40 hasta el día de hoy con la exitosa crisis de contenedores, nos ayuda a representar las estrictas diferencias y los dos marcos funcionales que definen a intermodal y a multimodal.

La actualidad y la historia logística de la integración de la cadena de transporte, permiten definir que un marco es estrictamente cultural y el otro es económico, técnico y documental. Comprendiendo el "desde dónde" se interpreta, es que se podrán utilizar las herramientas.

- **Cultural:** En el intermodalismo se logra la integración de la cadena desde la logística pasando por la transportación, porque es una forma de hacer las cosas. Es una forma de juego en el que todos se especializan y solo pueden participar si sostienen cumplimientos, y competir es hacerlo cada vez más dentro del juego. La cadena funciona con los eslabones integrados entre sí.

  En multimodal, pese a la integridad del contrato único, la cadena no está verdaderamente integrada: una naviera puede decidir no recalar en un puerto o dejar cientos de contenedores pese a los acuerdos previos. Las últimas millas suelen no estar en el juego más que como servicios atomizados que, o esperan ser utilizados, o condicionan su servicio.

  Intermodal fue culturalmente inventado en el universo logístico de los EEUU, pero sus normativas para el comercio internacional contenerizado a través de los océanos, fue escrito por otras culturas, que no eran ni son las de la logística terrestre de ese país.

ITL INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS
A member of PSA GROUP

MÁS DE 20 AÑOS
CREANDO SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES PARA TODA LA CADENA DE ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN

Soluciones Integrales
Servicios Portuarios
Depósito Fiscal Integrado
Servicios de Warehousing
Transporte y Distribución
Soluciones E-Commerce

exologistica.itl.com.ar

EXOLGAN CONTAINER TERMINAL
A member of PSA GROUP

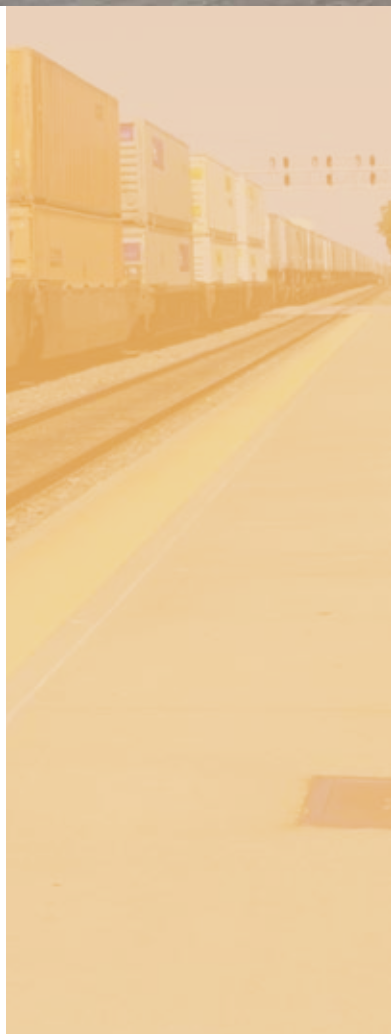
EXO LOGISTICA
A member of PSA GROUP

LPI LOGISTICS PLATFORMS INVESTMENT
A member of PSA GROUP

• **Económico:** En el intermodalismo, especialmente terrestre (por ahora), la contratación desde el camión y la logística en general hacia los ferrocarriles, garantiza volumen a la troncal (aviones y barcos incluidos), donde la última y primera milla suelen ser costo, pues son las contratantes ligadas al cliente, y las troncales disponen tarifas que tienen a la baja por los contratos de largo plazo y de cada vez más volumen para un mismo operador logístico. En multimodal, es el barco el que contrata al resto (o el cliente por sí), lo que hace a una atomización máxima y a un seguro aumento del costo de los extremos. (El modelo en este momento de crisis, donde desde las navieras se está imponiendo a los clientes qué transporte deben contratar y, especialmente, las navieras están concentrando cada vez más transportes terrestres, está avanzando hacia un modelo oligopólico para el comercio exterior, cada vez más caro, y cada vez más condicionado para los productores más pequeños).

• **Técnico:** Multimodal resulta en cualquier movimiento en el que la carga es movilizada por dos o más modos. Intermodal resulta en cualquier movilización de la unidad de transporte (semirremolque, contenedor o vagón), en el que la misma ocurra al menos una etapa en la que la movilización la hace una firma diferente a la que realizó la operación logística que contrató con el cliente y realizó la consolidación dentro de la unidad.

• **Documental:** En Multimodal el documento de la carga para todo el movimiento es único. En Intermodal, el documento del contrato refiere a la carga que se introduce en la unidad de transporte, mientras que el operador realiza otros contratos con el o los que realizan la transportación de la unidad de transporte.



HACIA DÓNDE

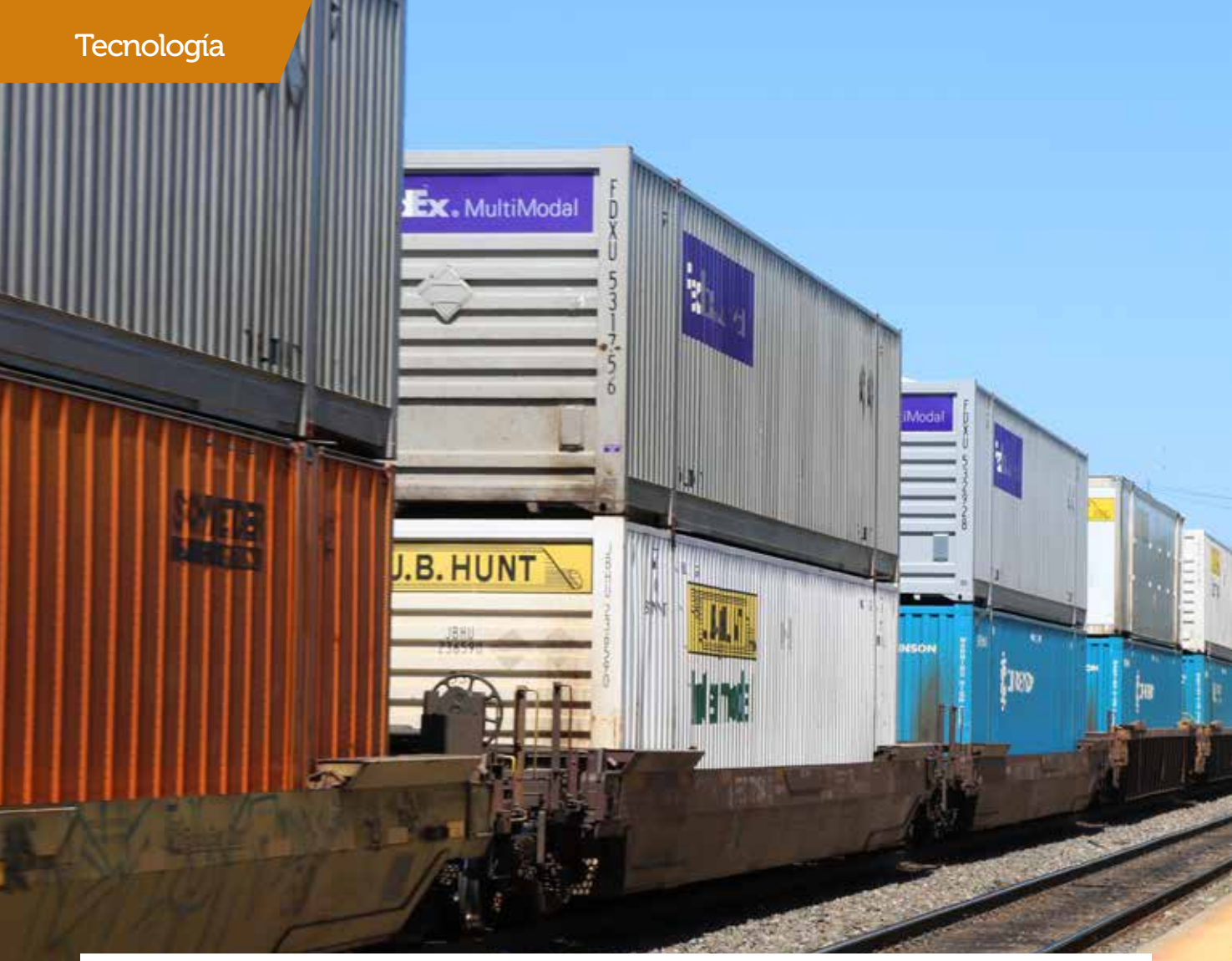
LA INTERMODALIDAD NECESITA TRANSFERENCIA

Donde hay línea ferroviaria y donde hay vía navegable, o cielo para volar, la disposición de los espacios de transferencia entre modos y con los clientes de la carga, resultan definitivamente esenciales para que el negocio logístico se suba a los tres modos troncalizados: el barco, el tren y el avión.

Es allí donde el camión puede maximizar sus capacidades al disponer de puntos de transferencia donde el automotor de cargas integra su propia cadena a barcos, trenes y aviones en tanto el costo – oportunidad convenga a su compromiso con el cliente y con los propios para su evolución empresaria, solo hace falta que el Estado recupere viejas formas en las que un privado solicitaba un espacio o un desvío, y eso se hacía.

DESTRABAR EL CONTENEDOR DE 53 PIES EN EL CABOTAJE ARGENTINO

El propio Código Aduanero Argentino genera una barrera administrativa, operativa y de graves impactos en costos y en el atractivo para el cliente, lo que ha hecho que las cargas generales paletizadas no se hayan subido a los barcos (en contenedor ni en otra forma), al punto que de los 5.500 Km de vías navegables y costas, tan solo 2 puertos operan cabotaje y con menos de 30.000 TEUs anuales, en un mercado que indica que debieran alcanzar 1.000.000 de TEUs entre todos los puertos de Ushuaia a Clorinda y Puerto Iguazú o Puerto Concepción del Uruguay.



DICTAMEN FAVORABLE

En 2020, el Ministerio de Transporte dio dictamen favorable a la propuesta de AIMAS de suspender dicho código para contenedores internos, pero es necesario que el sector laboral y empresarial local que está demandando soluciones, se sumen hacia la demanda a la administración para que retire definitivamente tal barrera al comercio dentro del propio país.

Al comprender la intermodalidad, es que se podrá identificar que el mayor cliente de esos barcos de «Línea Blanca», será el sector logístico proveniente del sector automotor, en particular, y a partir de la habilitación del contenedor de 53 pies en especial.

LÍNEAS BLANCAS: EL CONTENEDOR TERRESTRE QUE SE SUBIRÁ LOS BARCOS.

Desde la fundación de AIMAS en 2017 hemos trabajado por la difusión de las ventajas del contenedor de 53, solicitando a autoridades y proponiendo a cámaras empresarias para que se habilite la circulación de semirremolques de esa medida, pues sin el camión habilitado, no habrá forma de utilizarlo en trenes ni en barcos, pues principio y fin de la cadena de transportación será el camión.

La crisis de contenedores, exitosa crisis, presentó una oportunidad en la que se abrieron muchas mentes ante una alternativa que, además, está siendo probada en su propio país de origen, del 53 pies, pues Walmart, Amazon, JB Hunt, FedEx están contratando buques para movilizar sus propios contenedores de esa medida: el contenedor de la logística terrestre, se ha subido a los barcos de ultramar (y desde AIMAS, interpretamos que están naciendo las «líneas blancas» de buques regulares que transportan contenedores de terceros).

NO ES EL TAMAÑO. ¡ES LA ECONOMÍA DE TRANSPORTE INTERMODAL (ETI)!

El contenedor de 53 pies no es solamente un 33% más productivo que uno de 40 pies, fundamentalmente es un equipo surgido de un modelo de negocio económico muy diferente al del contenedor del comercio exterior transoceánico.

SERVICIOS DE TRASLADO:

- Personal de Empresas y Comercios.
- Personal esencial a todo el país.
- Traslados receptivos. Conexiones Aeroportuarias.
- Reuniones empresariales y comerciales.
- Logística para el traslado del personal a Polos y Parques Industriales.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN E HIGIENE

» Unidades desinfectadas antes y después de cada servicio.

» Uso de tapabocas y alcohol en gel.

» Cabina de conductor aislada mediante barrera sanitaria.

» Acondicionamiento del vehículo según RESOL-2020-107-APN-MTR

Permiso CNRT. Servicio Contratado de Transporte Interurbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional

011 4544-8834 www.dartur.com info@dartur.com

+549 11-3453-2545 @transferdartur @dartur.transporte

Es el contenedor que es y será propiedad de cientos, de miles de compañías de logística, del automotor y del ferrocarril, donde los capitales nacionales y regionales lograrán contenerizar al 90% de la logística de paletizados que el de 40 pies en 50 años no ha logrado integrar.

El contendor de 53 pies es de 3 TEUs, pues moviliza el equivalente en volumen horizontal que lo que uno de 20 pies (30 paletas frente a las 10 del de 20).

LA INTERPRETACIÓN DEL INTERMODALISMO DOMÉSTICO DE LOS EEUU NOS LLEVA A IMAGINAR A LAS NAVIERAS DE «LÍNEA BLANCA».

¿Qué es un tren de contenedores de Palmetto Railways o de la BNSF Railway Co., sino un tren de «línea blanca» que lleva los contenedores y hasta los vagones de otras firmas (Y no tiene contenedores propios, aunque sí con alianzas logísticas)?

Al comprender el modelo de tren de «línea blanca» que es el de EEUU (ver imagen en estas páginas), comprenderemos lo que podrá ser el buque de «línea blanca». La mitad del negocio de la BNSF es intermodalismo con contenedores y semirremolques de terceros negocios, a lo que se suma movilización de vagones de terceros propietarios e incluso terceros ferrocarriles.

¿Podríamos dudar en la forma de ese negocio sobre el que apostó hace 15 años el señor certeza Warren Buffet? (Sugerimos leer la nota “Menos no es mejor”: Railway Age: https://www.railwayage.com/news/matt-rose-less-is-not-better/)

El factor multiplicador del negocio de los ferrocarriles de carga de los EEUU, desde 1980, ha sido el fluir de los negocios de terceros sobre los rieles de sus compañías traccionados por los trenes titulares de esas vías ¿podríamos considerar ello sobre los barcos?

¿En las fotos a continuación (siguiente página), ve usted a algún barco de contenedores que, fuera de la foto de presentación de «fábrica», esté movilizando solamente contenedores de la marca de la naviera?

Pues no, porque el Mundo se mueve al ritmo que quiere y que necesita y no al que se pretende desde la burocracia pública o privada.

¿Podemos ver alguna similitud entre el modelo de esos ferrocarriles de EEUU y estas navieras? Por la foto seguro que sí, por los números técnicos, seguro que también, pero cuando entramos en la economía territorial y el modelo de negocio del «contenedor de la naviera», seguro que no.

Westports Malaysia operado por Hutchison Ports.

CUARTA REFLEXIÓN:

La logística terrestre de cargas generales es de 8 a 9 veces más intensa que la transoceánica, al tiempo que funciona gracias a cientos de miles de firmas de logística, ferrocarriles y camiones, por lo que entendemos que las "líneas blancas" dispondrán de muchas más oportunidades de nuevos negocios a partir de subir el contenedor terrestre de 53 pies, que si solo se limitan a solo seguir bajando el contenedor de la naviera al espacio interior de los países.

Transportamos
Soluciones
info@interborders.net.ar
www.interborders.net.ar
11 7700 0052
@interborders
Especialistas en
Comercio
Exterior
www.interborders.net.ar
INTERBORDERS
LOGISTICA | COMERCIO EXTERIOR | ADUANA

UN CONTENEDOR SIN IMPUESTOS QUE DEL CAMIÓN Y DEL TREN SE SUBIRÁ A LOS BARCOS

El contenedor es la piel que protege la carga. Si no hay un móvil que lo transporte, no se moverá a ninguna parte. Ese móvil ya está sujeto a todo tipo de cargas estatales y el contenedor no es más que una caja metálica tal una arpillera, un tonel o un cajón que no debe tener ningún tipo de impuestos.

Si pensamos en "el problema del vacío", estamos evidenciando lo incompleto del modelo del contenedor de la naviera que va a destino y solo vuelve a puerto y naviera de origen, mientras que si pensamos al contenedor como un viajero al cual van cargando uno y otro operador y cuyo dueño se sienta a facturar por el uso que le dan terceros, el vacío no parará en ninguna parte, salvo le pongamos impuestos, derechos de permanencia y demás.

El simple registro del contenedor de 53 pies en el registro público automotor del país del propietario, facilitará el acceso a la inversión y salvo se suba a barcos para cruzar océanos, no requerirá de los antiguos y burocráticos registros del resto de los contenedores "estándar".

Es más, si el 90% de la logística contenerizada será terrestre ¿será que también deberán ir simplificando la burocracia del contenedor para cruzar los océanos?

Esto recién inicia: Desde Europa, transportistas y ferroviarios han comenzado a consultar sobre el 53 pies, pero los marítimos del cabotaje de los EEUU aún no lo utilizan (Salvo a Hawaii y Puerto Rico). Quienes sí están subiendo a barcos esas unidades, son actores de la logística terrestre de ese mismo país, justamente, los más cercanos al camión.

Quedan dos opciones, estar atentos, o ser parte del cambio que ya está en marcha.

Reservá tu Stand

EXPO LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

9 al 11 AGO 2022
12 a 20hs

La Rural
Predio Ferial
de Buenos Aires
ARGENTINA

14ª *Exposición Internacional de Equipamiento, Tecnología y Soluciones para la Logística, el Flujo de Información y la Cadena de Abastecimiento*

www.expologisti-k.com.ar

Apoyo internacional | MHI

Sponsor | Grupo BAUTEC

Patrocina | ARLOG ASOCIACION ARGENTINA DE LOGISTICA EMPRESARIA

EN PARALELO | EXPO TRANSPORTE CAMIONES · BUSES · UTILITARIOS

+54 9 11 6950 9333
EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA

Portal de noticias | Info Transporte & Logística

AIMAS, LA ASOCIACIÓN INTERMODAL DE AMÉRICA DEL SUR

La Asociación Intermodal de América del Sur es una organización sin fines de lucro que tiene por objetivo la difusión del intermodalismo como economía de transporte, que hace a la reducción de huella de carbono, la baja de costos logísticos, el aumento de la oferta territorial de movilidad y de logística y, especialmente, a la integración local y regional, y al desarrollo de inversiones de todo tamaño por parte de las empresas del lugar, de un país o de la región.

En los casi cinco años desde la conformación de AIMAS, la organización buscó difundir al intermodalismo al mismo tiempo que se trató de comprender a cada sector y qué entendía cada uno como beneficio al intermodalizar sus actividades o que el mercado logístico se intermodalice (en caso que fuera un cargador).

El mayor esfuerzo estuvo y está, en aprender, explicar y convencer, sobre dónde es más necesario proveer a la intermodalización, que es en los mercados internos y regionales, ya que son de 5 a 9 veces superiores en dimensión que el volumen de comercio exterior a través de los puertos hacia ultramar (siempre refiriéndonos a mercadería paletizada o contenerizable).

LA EXITOSA CRISIS DE CONTENEDORES

Desde el inicio de la Pandemia por COVID-19, especialmente por las cuarentenas iniciadas en enero de 2020 y que se prolongaron meses –y que por períodos retornan con frecuencia, duración y lugares en forma tan aleatoria como la propagación del virus y las decisiones de los diferentes gobiernos–, se generó una carencia extrema de contenedores para el comercio exterior, al tiempo que se dispararon las tarifas, el alquiler de buques de todo tipo y, empeoró el cumplimiento de lo que se contratara, aceptando los dueños de la carga soportar lo que cueste en precio y tiempos.

En ese mismo lapso, las flotas navieras fueron acusando balances con ganancias interanuales que superaron en un solo año lo ganado en 10 o hasta 20 años, al tiempo que comenzó una frenética marcha de compras de desde las navieras hacia aerolíneas, flotas de camiones, centros y complejos de centros de transferencia, tanto locales como globales.

INFÓRMESE CON LOS MEJORES SERVICIOS DE NOTICIAS SOBRE LOGÍSTICA

web picking 20 años

Logística en Internet

Concepto Logístico

La revista de ARLOG

HABLEMOS DE LOGISTICA

INTERNET,
NEWSLETTER,
VIDEO-PODCAST,
GRÁFICA Y REDES SOCIALES

www.webpicking.com
@webpicking
Whatsapp: +54 9 11 5127 5280
www.conceptologistico.com
www.hablemosdelogistica.com

Buque de carga en las cercanías de Rosario.

El Paraná Guazú y otras canalizaciones

Un nuevo sistema de navegación fluvial

Conversación con Agustín Barletti

El Paraná Guazú, una de las ramas del poderoso Paraná, fue la vía navegable fluvial usual durante 450 de los últimos 500 años, pero luego fue abandonado. Agustín Barletti,profesional en temas de transporte y logística, autor de nueve libros y editor del suplemento Transport & Cargo del diario El Cronista, investigó por qué ocurrió esto y propone retomarlo como canal principal de para la Vía Navegable Troncal del país, además de sostener la necesidad de abrir el Canal Magdalena en el Río de la Plata, y el Canal Buenos Aires en el entorno de la Isla Martín García.

Tres libros de investigación plantean una vuelta a la vía navegable con profundidades naturales del río Paraná Guazú para la salida de las exportaciones argentinas. Por allí se navegó durante 450 de los últimos 500 años.

Esta historia comenzó con una pregunta: ¿Por qué en el año 1903 el gobierno bonaerense mandó a abrir a pico y pala un canal artificial de casi 16 kilómetros de largo y 60 metros de ancho para unir el polo productivo de Zárate y Campana con el río Paraná Guazú?

Desde ese interrogante comenzó a investigar Agustín Barletti, profesional en temas de transporte y logística, escritor con nueve libros publicados y editor del suplemento Transport & Cargo del diario *El Cronista*.

EL CANAL IRIGOYEN

Por sus pesquisas, comprendió que la finalidad de ese canal, denominado Canal Irigoyen (ver ilustración nro. 1), era vincular el ya poderoso eje industrial de Zárate y Campana, situado sobre el Paraná de las Palmas (actual Canal Emilio Mitre), con la que por entonces era la principal vía de navegación, que corría por el río Paraná Guazú.

Todo esto se explica en la obra "Canal Irigoyen, hacia una nueva vía navegable", el último de una serie de tres libros, donde se propone una opción diferente a la actual para la salida de la producción argentina al mundo. Los libros se basan en un sólido trabajo de investigación, y abarcan temáticas como historia, geopolítica, infraestructura logística, ingeniería y medio ambiente.

Forman también parte de la trilogía de Barletti los anteriores libros "La hora del canal Magdalena" y "Canal Buenos Aires, el eslabón perdido", todos publicados por el sello editorial Globalports.

EL CANAL EMILIO MITRE

De la lectura de esta saga se desprende que el Canal Emilio Mitre es joven, comparado con la histórica traza que durante 450 años utilizó el río Paraná Guazú. El Mitre se habilitó en 1977 con una errada concepción, asentada en un hipotético conflicto limítrofe con Uruguay que ya había sido resuelto en 1973 por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

De la cartografía acompañada en estos tres libros, se refleja que el río Paraná se bifurca en el kilómetro 231. Un 77% de su caudal se dirige al Paraná Guazú, que es su rama principal, y solo un 23% va a la vía secundaria del Paraná de las Palmas, por dónde se canaliza en el Canal Emilio Mitre (ver ilustración nro. 2).

Ilustración 1

Barletti expresa que "la Argentina insistió en su error en 1995, cuando concesionó la vía navegable por el Canal Mitre". Es así como en el último cuarto de siglo se dragaron en esa traza unos 742 millones de metros cúbicos de material. Para graficarlo, es como si se hubiesen llenado 1.800 estadios de River Plate con el limo extraído. La labor de la empresa dragadora fue impecable desde lo técnico y profundizó con absoluta eficiencia por donde le indicaba el contrato de concesión rubricado con el Estado Nacional. El error fue elegir la ruta del Canal Emilio Mitre que hoy se presenta como un enfermo terminal.

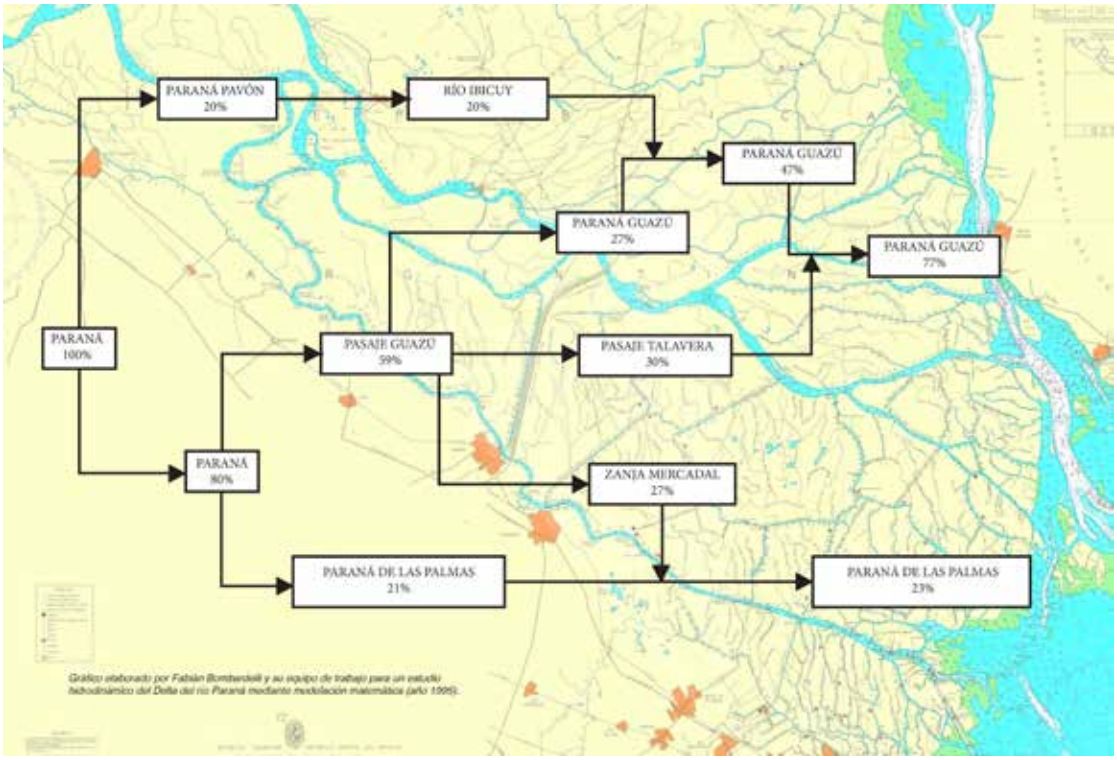


Ilustración 2

LA PROPUESTA

La propuesta de estos tres libros es volver a un sistema troncal de navegación que respete los caudales naturales y haga mínima la intervención con tareas de dragado. El encaminamiento pasa por el Paraná Guazú Talavera, Canal Buenos Aires, Río de la Plata y Canal Magdalena, junto a la ampliación en ancho de solera y la profundización del Canal Coronel Martín Irigoyen a efectos de potenciar el polo de Zárate y Campana.

Para actualizar este canal se propone un ancho de solera de 100 metros y llevar su profundidad a 34 pies al cero LIMB (límite inferior de la media de todas las bajamares) para alimentar a la zona de Zárate Campana. Luego se podrá analizar la posibilidad de profundizarlo a 40 o a 42 pies. Se toma como referencia el hidrómetro Las Rosas Zárate.

El canal se plantea de una sola vía porque al ser de 15,92 kilómetros de largo se transita rápidamente. El buque de diseño es el de la concesión actual: Panamax, de 230 metros de eslora x 32 metros de manga.

Cabe aclarar que la definición del buque de diseño no significa que el canal no pueda ser utilizado por buques de mayores dimensiones, sino que éstos podrían utilizarlo, pero tomando mayores precauciones, tal como ocurre en la actual concesión, donde ingresan naves de mayor tamaño que el buque de diseño. Para el caso, se analiza la posibilidad de los buques Neopanamax (369 metros de eslora x 51 metros de manga), que sobrepasan el tamaño máximo de las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún y deben transitar por las de Cocolí y Agua Clara del Canal de Panamá.

Este nuevo canal es indemne a las bajantes porque está alimentado por el Talavera, que recibe afluentes del Paraná Guazú, y a su vez éste mantiene profundidad por la incidencia de los flujos contracorriente de las mareas. Las manifestaciones hidrológicas producto de las sequías no llegan hasta allí.

En cuanto al trabajo de ensanche, si bien se analizó la posibilidad de recurrir a maquinaria desde tierra, la mejor opción continúa siendo la utilización de una draga cortadora.

Para diseñar la señalización se tomó como base la cantidad y ubicación de las boyas y balizas existentes en la actual concesión. Se considera que este sistema vigente es básicamente adecuado, con la complementación que significaría la implementación de un sistema inteligente de gestión (RIS).

Independientemente del sistema físico de ayudas a la navegación, se podrá implementar un sistema virtual incluyendo el posicionamiento de boyas virtuales sobre las cartas náuticas digitales, de modo de proveer mayor ayuda en situaciones de baja visibilidad, como así también en casos de señales físicas desplazadas, o acontecimientos de urgencia.

DEFINIENDO LA VÍA PRINCIPAL

"Si se piensa en una ruta de navegación para el próximo cuarto de siglo, no es lógico seguir insistiendo con la vía secundaria del Canal Emilio Mitre a través del Paraná de Las Palmas, que ya no permite mucho más dragado por falta de espacio donde colocar los sedimentos extraídos", dice Barletti, y agrega: "La solución está allí, al alcance de la mano, en una ruta que respeta la historia y la naturaleza, y que permite un calado de 40 o 42 pies desde el corazón de la producción argentina al mar.

"En este sentido, la tremenda bajante del Paraná, que por lo visto se extenderá en el tiempo, debe verse como una alarma y una señal para volver al sistema históricamente utilizado que es el del Paraná Guazú.

"Para el gobierno, a cargo de la próxima licitación de la vía de navegación troncal, este es un gran desafío. ¿Para qué empeñarse en una vía que a duras penas puede mantenerse en 34 pies cuando el Paraná Guazú ofrece en varios de sus tramos profundidades naturales de hasta 40 metros, o sea 121 pies?", resalta el autor de la trilogía. (ver ilustración Nro. 3)

Por la extraordinaria bajante de los últimos dos años, la participación de los puertos del Gran Rosario en los embarques totales de granos, aceites y subproductos argentinos en 2021 cayó a su menor porcentaje en casi un cuarto de siglo. Este hecho es de suma gravedad toda vez que este polo exportador es la principal fuente de ingresos de divisas para la Argentina.

Los 69,8 millones de toneladas embarcadas el año anterior por el racimo de terminales que se extiende entre Arroyo Seco y Timbúes, significaron unas 225.000 toneladas menos que en 2020. Esto jamás hubiese sucedido de utilizar el Paraná Guazú, que está vinculado al régimen del Río de la Plata, y por tanto no le afectan las bajantes que hoy complican al Canal Mitre.

Ilustración 3

EL CANAL BUENOS AIRES Y LA ISLA MARTÍN GARCÍA

Otras reflexiones de interés se encuentran en el libro “Canal Buenos Aires, el eslabón perdido”, que es el segundo ejemplar de la trilogía. Esta vía pasa al Oeste de la isla Martín García, tiene profundidades naturales, 20 metros de fondos blandos, y fue usada durante siglos por los navegantes españoles, portugueses y franceses que se adentraron en el estuario del Río de la Plata. También fue la opción preferida del Almirante Guillermo Brown en todas sus singladuras por esa zona, y centro del célebre combate de la isla Martín García de 1814.

Sin embargo, por hipótesis de conflicto que nunca sucedieron, y por decisiones geopolíticas erróneas, se optó por el canal que pasa entre la isla Martín García y la costa uruguaya conocido como “Canal del Infierno” que es de difícil navegación y además posee fondos rocosos que hicieron necesario el uso de dinamita para su profundización.

Este libro refleja en detalle el proyecto ya estudiado desde sus aspectos geofísicos y ecológicos, para recuperar la traza de este canal en beneficio de la logística y de la competitividad nacional. (ver ilustración Nro. 4)

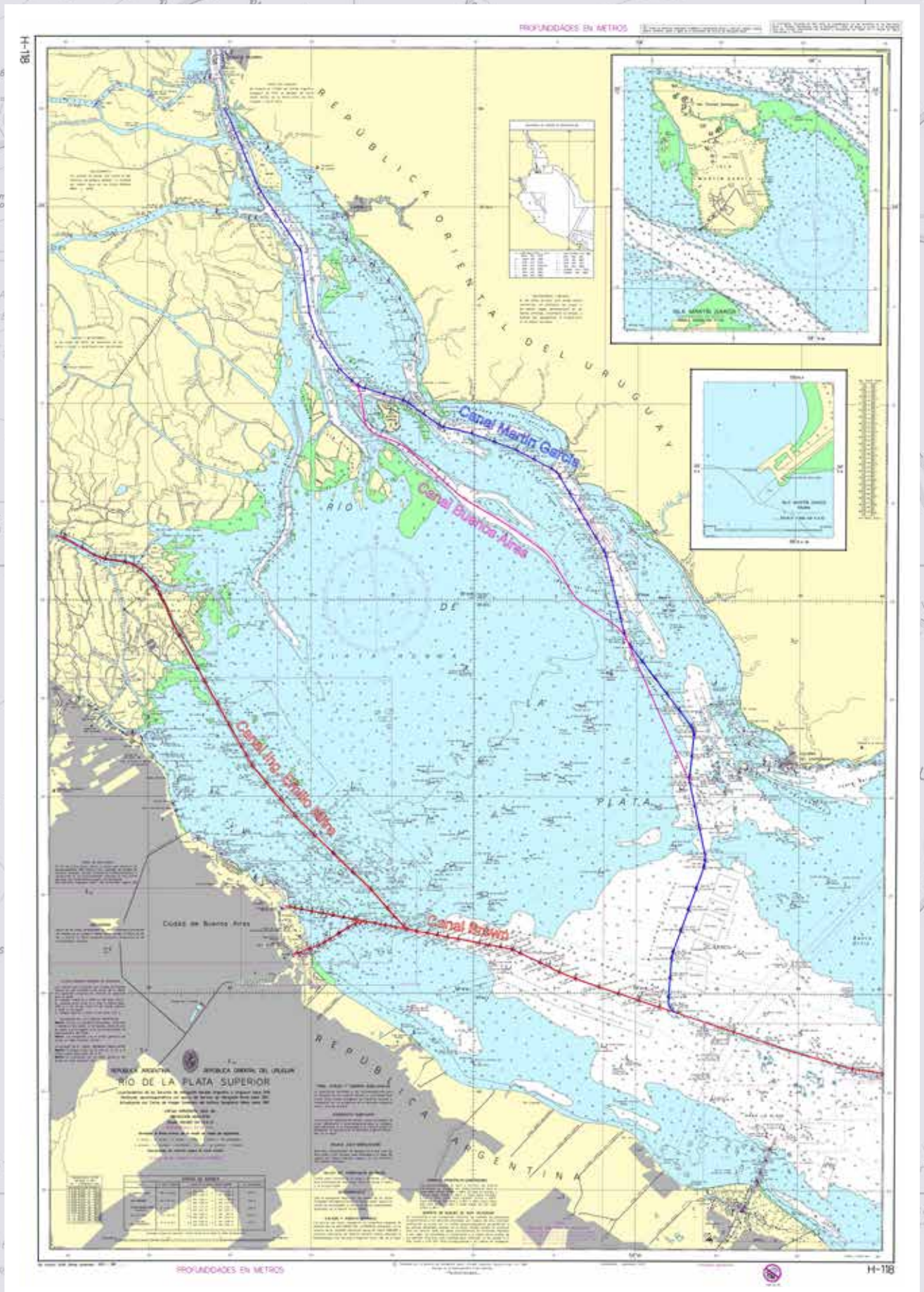
La propuesta de esta obra es conocer los antecedentes del Canal Buenos Aires a partir del estratégico enclave de la isla Martín García.

En este caso, la historia también juega un rol fundamental. Por ejemplo, los cañones que forman parte de la defensa de la isla Martín García, una obra de ingeniería militar de envergadura, apuntan hacia el Suroeste, o sea que protegían la entrada por el Canal Buenos Aires. Incluso desde el aire se observa como corre el agua por allí.

“La historia nos marca el camino. La Argentina nunca debió haber abandonado el Canal Buenos Aires que es la salida natural de toda la Cuenca del Plata”, enfatiza Barletti.

Hasta el año 2014 todo lo que se sabía sobre las bondades de la traza del Canal Buenos Aires, al Oeste de la isla Martín García, se basaba fundamentalmente en la historia y la experiencia de los marinos. A este soporte, por demás importante, se sumaron los análisis técnicos llevados a cabo por la consultora Estudio de Ingeniería Hidráulica (EIH). Su realización, propuesta a la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) por la Comisión de Operaciones del Canal Martín García, aportó datos valiosos a partir de relevamientos batimétricos y geofísicos.

Ilustración 4



El objeto general del trabajo fue la ejecución de los Estudios Técnicos de Trazas Alternativas en los Canales del Río de la Plata entre el km. 37 (Barra del Farallón) y el km. 0 del Río Uruguay, cuyo recorrido se desarrolla por el Canal Buenos Aires, que corre al Oeste de la isla Martín García. Su finalidad, conseguida con creces, fue la de aportar elementos y certezas sobre la viabilidad técnica y económica de su ejecución.

Se estudiaron dos alternativas, la denominada Traza A (1° by pass) que se extiende desde el km 62 al km 77,6 del canal Martín García. La otra denominada Traza B para unir los puntos de empalme con la ruta vigente entre el km. 78 y el km. 122 vía el Canal Buenos Aires.

En dichas alternativas se gana por todos lados porque se puede lograr una mayor profundidad, se evitan los tramos en los que se detectó roca en la traza actual, y se eliminan las curvas más críticas.

Los estudios confirmaron la presencia de 60 pies (20 metros) de un limo arcillo arenoso muy blando que contrasta notablemente con la roca que se encuentra en el Canal del Infierno a menos de 25 pies de profundidad.

Año 2018, la oportunidad estaba allí. Los estudios demostraban cabalmente las bondades de la traza por el Oeste del Canal Buenos Aires, los uruguayos no se oponían a esta posibilidad y una nueva licitación le abría la puerta a este cambio histórico.

Las autoridades de Puertos y Vías Navegables del nuevo gobierno argentino asumido el 10 de diciembre de 2015 también apoyaban esta variante. Los planetas parecían alinearse finalmente y la historia iba al encuentro de esta vía navegable.

“Lamentablemente, la decisión recayó finalmente en la Cancillería argentina y voló muy por encima de las cabezas de los funcionarios del área específica. Hubo reuniones, algunas de ellas a voz alzada, entre funcionarios de la subsecretaría de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación y del Palacio San Martín. Los que sabían, explicaron las potenciales posibilidades del Canal Buenos Aires, pero los que decidieron se basaron en otras cuestiones de coyuntura, sin mirada a largo plazo.

“En su política amigable con Uruguay, el gobierno argentino no solo apoyó la traza por el Canal del Infierno, sino que también avaló una mayor profundización.

“Luego de un proceso licitatorio, la CARP adjudicó la obra al consorcio Boskalis-Dredging para profundizar a 34 pies (10,36 metros) en fondos blandos y a 38 pies (11,58 metros) en los duros, según lo establecido”, reseña Agustín Barletti en su libro.

Las actividades en fondo blando consistieron en dragado de succión con su vaciado y vertido; y en fondos duros, perforación, dragado de material disgregado, almacenamiento y su vertido en áreas previamente destinadas para estos fines.

Hizo falta una gran labor de fracturación y fragmentación del suelo rocoso, para ello, fue necesaria la disgregación de suelos duros a través de la perforación del lecho rocoso con uso de dinamita, para extraerse más de 9.000 m3 de roca. Durante este proceso de perforaciones se implementaron medidas adicionales de seguridad, al delimitar una zona de exclusión para la navegación de todo tipo de embarcaciones.

“El tren pasó varias veces, y nunca fuimos capaces de abordarlo. Por presiones políticas nacionales, regionales e internacionales, por querer quedar bien con algún vecino, o por analizar estas cuestiones

como si se tratara de una simple planilla de cálculo, tomamos las decisiones incorrectas". A pesar de todo, el futuro coloca a la Argentina frente a la posibilidad de elegir nuevamente la ruta navegable. La próxima licitación nacional e internacional permite confeccionar un pliego que subsane los errores anteriores y trace una vía que "pueda ser sostenible en el tiempo", recalca Barletti.

EL CANAL MAGDALENA

La trilogía cierra con el título "La hora del canal Magdalena", que es el primer libro de esta saga. El Canal Sur, como se denominó en algún momento, o el Canal Magdalena, ya se utilizaba en el siglo XVII para el ingreso al Río de la Plata.

Hoy, sin embargo, la salida al mar del realiza por el Canal Punta Indio, una vía navegable contra natura y a todas luces impropia. El 65 % del tiempo de demora de toda la Vía Navegable Troncal se localiza en el Canal Punta Indio con el lógico impacto económico en los precios que recibe el productor del bien a exportar o el que debe pagar el consumidor final de un bien importado. Esto es así porque es un canal de una sola vía y con un escaso ancho de solera de 100 metros (ver ilustración Nro. 5).

Esta vía navegable se presenta entonces como una suerte de cuello de botella para la navegación porque, como un efecto dominó, impacta sobre los otros buques que se encuentran navegando y genera una multiplicación de tardanzas. A esto se suman las reservas de canal que realizan determinados buques por razones de seguridad, tamaño o tipo de carga, las que también paralizan temporalmente la circulación.

Por ser una de una sola vía y alternada, el sobrepaso o el cruce de barcos está limitado y, por lo tanto, su tráfico debe ser coordinado con el Sistema de Control de Tráfico y Seguridad (CONTRASE) de la Prefectura Naval Argentina (PNA).

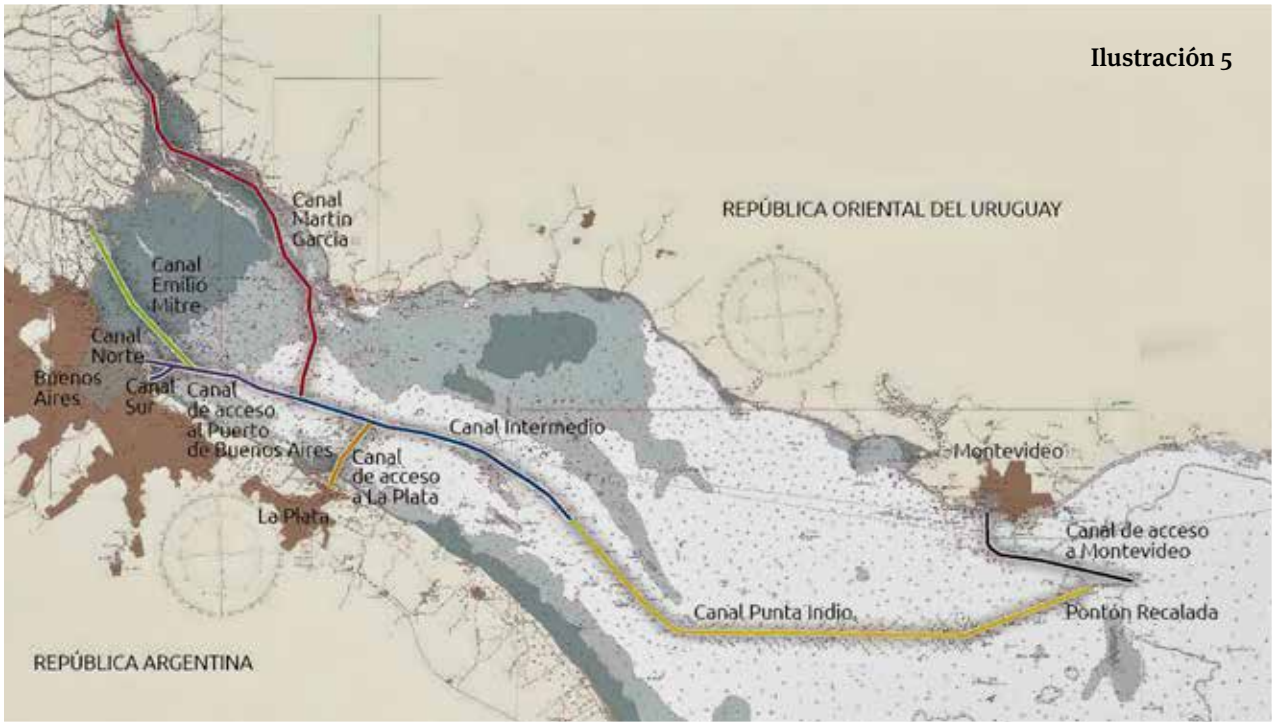


Ilustración 5

Gran parte de los problemas se encuentran en la pronunciada curva que se produce en El Codillo (Km 143) hasta Zona Alfa, situación que produce un quiebre con respecto a la dirección de las corrientes. Esta orientación viene de la época en que los buques por su calado reducido no necesitaban que el canal fuese profundizado a través del dragado.

Con el correr del tiempo y el aumento en el tamaño y calado de los navíos, se vio la necesidad de dragar y balizar esta vía navegable.

El Canal Magdalena está basado en la Disposición Nº 584 del 17 de julio de 2013 de la entonces subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, que definió habilitar para la navegación del Río de la Plata una traza alternativa rectilínea al Canal Punta Indio con arrumbamiento 132°/312° según la carta H-113, 3a edición año 2001 del Servicio de Hidrografía Naval de la Argentina con desarrollo desde el par de señales Nº 22 (km. 143,900) del Canal Punta Indio, zona denominada "El Codillo", hasta la isobata que define los 12 metros de profundidad.

Ese canal proyectado se localiza en aguas de uso común del Río de la Plata, por lo que la Argentina debió cumplir con lo establecido en el Tratado del Río de la Plata y su frente Marítimo antes de la aprobación e implementación del proyecto, sometiendo el mismo a la aprobación por parte de la República Oriental del Uruguay, cosa que se logró.

Habiéndose completado el proyecto, realizados todos los estudios correspondientes, obtenidas las aprobaciones, celebrada la audiencia pública que ordenaba la Ley General de Ambiente, y con los fondos para la obra aprobados e incluidos en el Presupuesto Nacional, el proyecto se encuentra en estado de ser licitado. (ver ilustración Nro. 6)

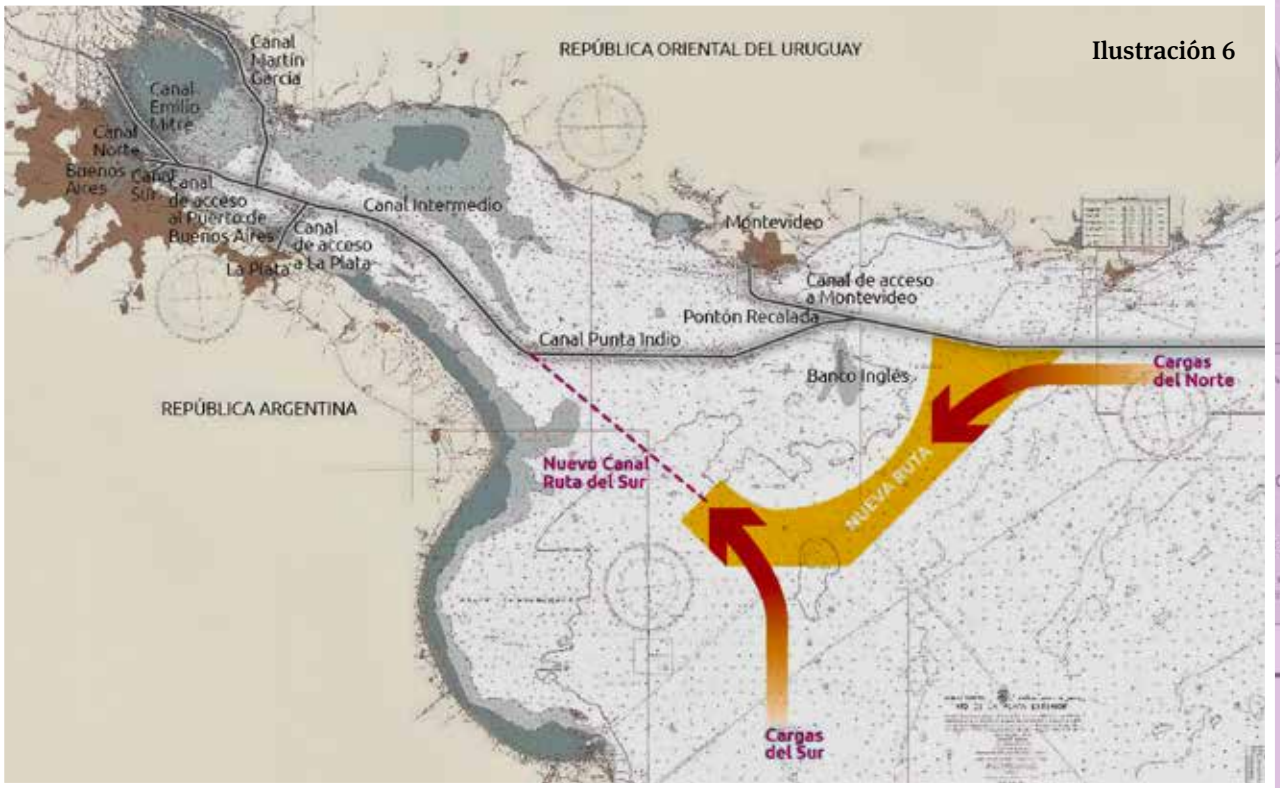


Ilustración 6

En este libro se destaca que, en su diseño, el Canal Magdalena posee diferencias fundamentales respecto al actual de Punta Indio, y representa beneficios indiscutibles para la Argentina. Sus 150 metros de ancho de solera permiten un canal de doble vía, que posibilita ingresos y salidas simultáneas, y genera un área de servicios con mano de obra argentina.

Al estar orientado en el sentido natural de la corriente, se abaratan los costos de mantenimiento y mejoran los tiempos de navegación. Esto es así porque se habilita una salida y entrada directa hacia el mar desde la Argentina, y viceversa; uniendo al país marítimo con el fluvial. También implica menor tiempo y menos costo para que las naves de mayor tamaño puedan completar carga en puertos como Bahía Blanca o Quequén, y evita la navegación en la Zona Alfa, frente a Montevideo para los buques que, en un 90% de los casos, se dirigen o provienen de puertos argentinos.

El primer y principal impacto favorable del Canal Magdalena sobre la economía argentina, sería la contratación de todos los servicios en el país. Para tal fin se plantea una zona de servicios conexos a la actividad naviera en proximidades de Punta Piedras, General Lavalle y San Clemente del Tuyú, con talleres mecánicos, proveedurías náuticas, almacenes generales y sub agencias marítimas, entre otras actividades marginales. Todos estos servicios que hoy se prestan desde Montevideo se realizarían entonces en el país.

En este caso, los ingresos cuantificables son principalmente aquellos vinculados con la contratación del práctico para la navegación sobre los canales de ingreso y acceso a los puertos. En la actualidad el ingreso se genera y se registra en el puerto donde el práctico asciende al buque que sale del puerto de Montevideo. Este servicio se trasladaría a las costas argentinas.

Al mismo tiempo, la contratación de cualquier servicio desde el puerto demanda un contrato de despacho con una agencia marítima que, a partir del proyectado Canal Magdalena, registraría dicho ingreso en el país.

También se generarían otros ingresos más complejos de cuantificar, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

a) Aprovisionamiento de víveres.
b) Servicios médicos, su traslado al buque.
c) Gestión de residuos.
d) Servicios mecánicos.
e) Operadores para contingencias de derrames de hidrocarburos.
f) Hotelería y traslados por recambios de tripulación.

La mayor seguridad de navegación, los menores tiempos de espera de los buques para el ingreso a los canales de acceso a los principales puertos, la mayor certeza sobre los plazos y las condiciones de navegación y el consecuente ahorro de costos de lo anteriormente expuesto son las grandes ventajas, entre otras, que presenta el Canal Magdalena.

Otro aspecto que debe tenerse en cuenta es que el proyectado canal presenta un requerimiento menor en el volumen de dragado de mantenimiento anual frente al Canal Punta Indio. En este sentido, la ubicación del Canal Magdalena acompaña el sentido de las corrientes de marea y coindice con su dirección, lo cual genera una menor carga de sedimentación y requiere, en consecuencia, menores gastos de mantenimiento en el dragado. Sumado a ello, la diferencia de distancia de ambos canales es otro factor relevante para explicar el ahorro de dragado. Dado que el Canal Punta Indio tiene una distancia de 52 millas náuticas frente al Canal de Navegación Magdalena de 29 millas náuticas, se registran 23 millas náuticas menos para ser dragadas en la comparación de ambos canales.

Buque de Carga en las cercanías de Rosario.

Se pueden mencionar, también, las ventajas económicas del proyecto de acuerdo con lo siguiente:

a) Las demoras que se ocasionan a otros buques que se encuentran navegando en los canales del Río de la Plata debido a las reservas de canal que realizan, por razones de seguridad, otros buques que, por su tamaño y carga, implica un alto costo para los buques en espera. Al implementarse este nuevo Canal, la Prefectura Naval Argentina podrá tener un mayor control de la navegación mediante el Sistema de Control de Tráfico Radarizado (en tiempo real), lo cual complementará el sistema existente y brindará excelentes resultados, como el Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS).

b) La rectificación en la traza del Canal Punta Indio a partir de El Codillo, con orientación sudeste, permitiría obtener una vía navegable no solo más corta, sino que, fundamentalmente, casi rectilínea y orientada a las corrientes, tal como se expresa en las normas internacionales.

c) La reducción del recorrido que deberían realizar los buques con el nuevo Canal traerá aparejado un ahorro de aproximadamente dos horas de navegación al acortarse la vía navegable en casi 43 km.

d) Los costos operativos de los buques que provienen del Pacífico o de puertos o terminales portuarias del sur del país se verían sustancialmente reducidos por el menor recorrido de navegación (traducido en horas de transporte y consumo a bordo).

e) La posibilidad de crear nuevas zonas de espera para el ingreso a puertos argentinos con espacios más amplios y seguros, con mayores profundidades de acuerdo con el tipo de buque, su calado a máxima carga, la mercancía transportada, etc.

f) El servicio público de practicaje se ofrecería desde General Lavalle, Punta Piedras o de un pontón flotante (similar al actual Pontón Recalada de la PNA), con lo cual se prescindiría del puerto de Montevideo, cuestión que actualmente encarece injustificadamente los costos operativos de los buques, lanchas, etc.

g) Menor costo de los fletes ya que estos se incrementan de formas variables dependiendo del tamaño del buque y de su carga al navegar en los canales del Río de la Plata y, fundamentalmente, en el denominado Canal Punta Indio, pues son consideradas aguas muy complejas (normalmente llamadas "sucias").

h) Los estudios para determinar la factibilidad de construir un puerto de aguas profundas en la Bahía de Samborombón potencian la importancia geopolítica de la Argentina en el Río de la Plata. Una mejora de estas características permitirá un menor costo de fletes y, por lo tanto, un mayor precio de venta para los productos exportables y un menor precio de compra para los bienes importados. Este impacto genera una ventaja directa en el desarrollo económico nacional.

LOS LIBROS CITADOS EN ESTA NOTA

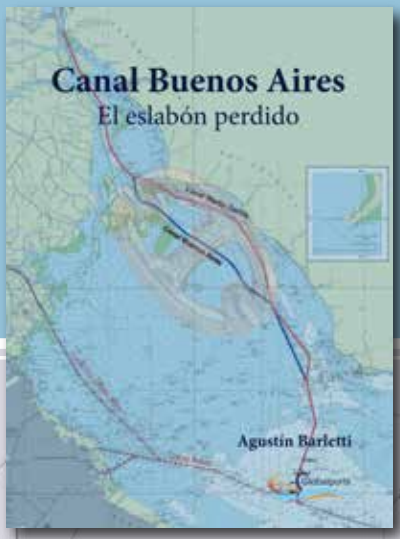
Los libros citados en esta nota están disponibles sin cargo en su versión papel y pueden solicitarse en info@globalports.com.ar.

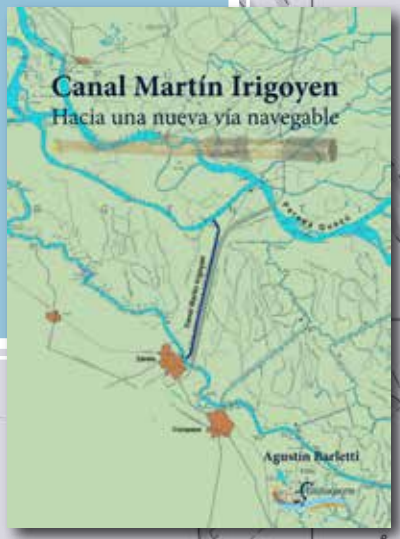
Los formatos electrónicos donde se encuentran linkeados los documentos completos que justifican los proyectos, pueden descargarse gratuitamente:

La hora del canal Magdalena:
https://es.calameo.com/read/006200032fc3b325deeba

Canal Buenos Aires, el eslabón perdido:
https://es.calameo.com/read/006200032b428a7b2964a

Canal Martín Irigoyen, hacia una nueva vía navegable:
https://es.calameo.com/read/006200032d58f8de1a30f





AGUSTÍN BARLETTI

Agustín Barletti es escritor y periodista especializado en transporte, logística y comercio exterior. Desde hace 22 años es editor del suplemento Transport & Cargo del diario El Cronista. Es Doctor en Derecho Constitucional egresado de la Universidad de Derecho y Ciencias Sociales de París II (Sorbona).

Con nueve libros publicados, se presenta como un autor multifacético que aborda temas como la reforma constitucional argentina o la autoayuda en base a sus cruces a nado en aguas abierta. También incursionó en la novela histórica con su obra "Salteadores Nocturnos" sobre la vida del presidente Arturo Illia, y en la logística con la trilogía "La hora del canal Magdalena", "Canal Buenos Aires, el eslabón perdido" y "Canal Martin Irigoyen, hacia una nueva vía navegable".

Las actividades de ARLOG[1]

[1] Nota realizada con material de prensa de la Asociación.

OCTUBRE 2021

El primer Pre Encuentro Virtual se realizó el 20 de octubre. La jornada contó con las disertaciones del periodista **Claudio Zuchovicki**, quien se refirió a la situación económica actual y las perspectivas para el 2022, y de **Alejandro Wolf**, presidente de Yusen Logistics y miembro de la comisión directiva de ARLOG, quien se explayó sobre la crisis global del transporte marítimo y su impacto en los costos de la logística del comercio exterior.

Raúl Garreta, presidente de ARLOG, abrió el evento y anunció el relanzamiento del Observatorio ARLOG, con el objetivo de desarrollar indicadores de gestión para operaciones logísticas y la cadena de abastecimiento. También se refirió a "E-senciales: llegar a tiempo cuando el mundo no puede esperar", el eje del XXIXº Encuentro Nacional de Logística Empresaria, que se llevará a cabo el año próximo de manera presencial. Las disertaciones fueron moderadas por **Rodrigo Quiros**, miembro de la Asociación.

Zuchovicki anticipó que "nos van a tocar vivir cuatro meses muy complicados". Al respecto, aseguró que se sumarán más restricciones a las importaciones, en un país que empezó a rebotar económicamente porque hay algo más de consumo. Pero también sostuvo que el Plan "Platita" que propone el Gobierno va a terminar siendo más inflacionario.

Por eso, aventuró que se va a incrementar la conflictividad social. También sostuvo que lo que pase con el Fondo Monetario Internacional será clave. Indicó que la Argentina muestra en la actualidad el mínimo histórico de inversión y que eso implica una falta de la infraestructura necesaria para soportar el crecimiento.

Para finalizar expresó que "hay 268.000 millones de dólares de argentinos en el exterior, más otros 50.000 en cajas y medias, según cálculos del Tesoro, mientras que el valor de todas las empresas argentina es de 30.000 millones de dólares. Entonces, no es problema de plata, es de credibilidad".

Luego fue el turno de **Alejandro Wolf**, quién se refirió a la crisis global del transporte marítimo, provocada por la pandemia de COVID-19, cuyo impacto se refleja sobre los stocks de contenedores y sobre las demoras para atracar que padecen los buques.

El especialista señaló que los principales armadores esperan una regularización de los servicios y de la disponibilidad de containers luego del fin de año chino, en febrero próximo, aunque dependerá del comportamiento del mercado y la respuesta de las líneas marítimas. En cuanto a los buques graneleros, dijo que el impacto fue indirecto, porque algunos se están usando para trasladar contenedores. Y estimó que la situación podría recuperarse recién en 2023.

A modo de conclusión, subrayó que "hoy se recomienda anticiparse lo máximo posible, aunque eso no sea garantía. Se debe prestar atención a lo que pasa en el resto del mundo, porque las soluciones no vendrán de acá ni son de corto plazo. Es muy difícil tomar una decisión local para que esto cambie. Los armadores son todos extranjeros y las agencias marítimas están haciendo lo que pueden pero están limitados. La mayoría de nuestras exportaciones son materias primas de precios muy bajos que no pueden pagar los precios internacionales de los fletes. Lo único que nos consuela es que esto ocurre a escala mundial".

NOVIEMBRE 2021

"La sustentabilidad es una condición de competitividad", así lo afirmó **Luis Ulla**, director del Instituto Argentino de Responsabilidad Social y Sustentabilidad (IARSE), en el 6to webinar organizado por la Asociación Argentina de Logística Empresaria, del que participaron más de 150 asistentes. El evento también contó con las disertaciones de **Vanesa Ruggiero**, gerente corporativa de RR.HH. y Sustentabilidad de Tradelog, y de **José Luis Bertevello**, director de Calidad, Ambiente, Seguridad y Salud en el Trabajo de GEFCO.

En la ocasión, la **Cámara Empresaria de Operadores Logísticos** presentó su 13º publicación técnica con eje en la logística sustentable. Los contenidos fueron elaborados por profesionales y especialistas de las empresas asociadas que participan en el departamento de Ambiente y Sustentabilidad de CEDOL: Andreani, Celsur, Loginter, Gefco, Grupo Cargo, Tradelog y Zarcam. El libro aborda la sustentabilidad en empresas de logística; las personas como motor de cambio; los nuevos hábitos de consumo y su impacto en la logística; las acciones para mitigar el efecto "Huella de Carbono" en el transporte y distribución, y la relación entre la comunidad y la logística.

Con la moderación de **Alejandro Leiras**, director de capacitación de ARLOG y **Carlos Musante**, director técnico

de CEDOL, **Luis Ulla** explicó que las empresas, por su importancia como generadoras de riqueza, empleo e innovación, son fundamentales a la hora de pensar en estrategias que contribuyan al desarrollo sustentable: "promover y difundir las buenas prácticas son nuestra manera concreta de incidir en el cambio estructural que requiere el país". Y destacó a Pointer, Andreani y Plaza Logística como empresas que participan activamente en eventos y actividades que realiza IARSE".

Subrayó que "es vital crear conciencia y transformarla en entusiasmo. Es fundamental que la gente se entusiasme con la sustentabilidad. La sustentabilidad es una condición de competitividad". Y añadió: "Las nuevas generaciones están involucradas en temas de sustentabilidad y miran, opinan y critican lo que se está haciendo en cuanto a la sustentabilidad, tal es el caso de la activista medioambiental Greta Thunberg".

El director del IARSE expresó: "Debemos tomar conciencia que no gestionamos solo un capital económico, conformado por bienes de capital, inversiones e infraestructura, para hacer logística. También se requiere de capital social y capital ambiental, y resulta vital hacer un proceso de excelencia logística con un capital ético".

Luego fue el turno de **Vanesa Ruggiero**, quién manifestó: "Desde la logística sustentable podemos reducir el daño ecológico que producen las empresas, generando una conciencia ambiental. Si una empresa es sustentable, puede crear clientes fieles y una sinergia entre el proveedor y el cliente para nuevos negocios".

También describió los desafíos que plantean este cambio hacia la sustentabilidad: "Es complicado bajar la dependencia de los carburantes en el transporte de mercadería. Hay necesidad de que las empresas hagan inversiones pero no debemos perder el radar de la sustentabilidad que permitirá obtener beneficios. Debemos implementar un sistema que va a convertir la empresa de logística sustentable en defensora del ambiente".

La ejecutiva de Tradelog sostuvo: "Vemos que el mercado solicita cambios estructurales para agilizar el tránsito hacia la sustentabilidad. El mercado ve la sustentabilidad como una ventaja estratégica. Nos piden ser creativos y armar estrategias en base al desarrollo sustentable y repensar los modelos de negocios y actuar de cara a la innovación".

Para finalizar se refirió al capítulo que escribió para el libro de CEDOL: "quisimos plasmar una base teórico práctica para poder mitigar los gases del efecto invernadero así como desmitificar qué es lo sustentable y lo sostenible. Damos tips sobre implementación de la sustentabilidad".

Por último, **José Luis Bertevello** manifestó: "En el proceso logístico tenemos entradas y salidas constantes, y en esa supply chain dejamos una huella, que si no la controlamos va a ser imborrable como por ejemplo: los tiempos muertos del camión con el motor prendido o el cartón que no optimizamos".

El director de GEFCO destacó: "La responsabilidad como empresa logística es concebir un nuevo negocio que sea sustentable desde el primer servicio que le damos al cliente". Y agregó: "La tecnología nos obliga a romper estructuras". Para concluir, se refirió al aporte que realizó en el libro de CEDOL: "El capítulo trata sobre las personas como motor de cambio. Resalta que es vital dar el ejemplo y construir de menor a mayor".

DICIEMBRE 2021

El jueves 2 de diciembre se desarrolló el último webinar del año. En esta oportunidad se presentaron las novedades en temas de desarrollo inmobiliario del último trimestre y las expectativas de cara al 2022. Contó con las disertaciones de **Santiago Isern**, broker senior de Cushman & Wakefield, y de **Eduardo Bastitta,** CEO en Plaza Logística.

Isern presentó el informe del tercer trimestre, denominado Panorama de Inmuebles Logísticos, elaborado por el Departamento de Investigación de Mercado de Cushman & Wakefield. El ejecutivo señaló que se produjo una baja de 3,2 puntos porcentuales en la tasa de vacancia, que llegó a 14%, aunque todavía esté lejos del 8,8% de promedio histórico. La vacancia más alta se registró en el submercado Zona Sur (19,7%) y la más baja en Zona Oeste (7,9%). En tanto, la superficie en construcción es de 109.026 metros cuadrados, de los cuales 95% entrará al mercado este año.

"El tercer trimestre de 2021 finalizó con datos de mercado que podrían convertirlo en uno de los mejores años de los últimos tiempos para el sector de depósitos y centros logísticos de Buenos Aires", señaló Isern. A partir de la entrada de construcciones pre-alquiladas, la expansión del comercio electrónico y el crecimiento del consumo, se llegó a una absorción neta anual de 153.194 metros cuadrados, que se ubica dentro de los valores máximos históricos.

El precio promedio de alquiler pedido se mantiene estable respecto del trimestre anterior: se ubica en 5 dólares por metro cuadrado. El valor más alto se encuentra en clase A+: Zona Sur presenta un precio de 5,9 dólares y el Triángulo de San Eduardo, uno de 5,6 dólares.

De acuerdo con el análisis de este trimestre, el radio de 30 a 45 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires es el que muestra mejor absorción neta, con un 65% del total, y también concentra la mayor parte de la superficie actualmente en construcción, ya que suma 75.000 metros cuadrados. Por su parte, la franja de 15 a 30 km presenta la vacancia más baja (8,7%) y el precio más alto de alquiler pedido, que alcanza los 6,2 dólares por metro cuadrado.

Luego, **Bastitta** remarcó que la logística está en el ojo de la tormenta de la revolución del comercio electrónico. "La solución no está ni cerca de ser encontrada porque esto es la punta del iceberg, en términos de volumen. Hay que predecir el futuro. En Argentina venimos tan atrasados que tenemos la ventaja de ver lo que se hace bien y mal en el mundo y eso nos da una oportunidad enorme para aplicar esos aprendizajes".

Además instó a tomar perspectiva: "Se rompió un círculo vicioso de falta de crecimiento por falta de volumen y escala. Con la pandemia, se rompió la situación de operadores

privados como el Correo Argentino, que estaban ocupando un lugar y no permitían que el sector crezca. Se duplicó en 2,5 el volumen. Hoy tenemos 230 millones de paquetes al año. Son 5 paquetes por habitante por año. Es mucho, pero es apenas un tercio del promedio mundial y apenas una octava parte de muchos países desarrollados".

El CEO de Plaza reflexionó sobre la situación local con respecto al comercio electrónico: "Tenemos la oportunidad de mirar lo que pasa afuera y participar en este nuevo ecosistema que se está generando. De esta manera, se crean oportunidades increíbles para emprendedores, compañías existentes que se reconvierten y empresas de consumo masivo".

MARZO 2021

El miércoles 23 de marzo se realizó el primer webinar del año. El eje del encuentro fue la gestión 360° del transporte. Contó con la disertación de **Martín López Ramos, gerente de Tecnología e Infraestructura en Pointer Argentina**, quién se explayó acerca de cómo la tecnología puede visibilizar los factores necesarios para lograr el nivel de servicio y experiencia que los consumidores esperan.

López Ramos, se refirió a las opciones que su empresa ofrece para resolver los problemas de la gestión de la seguridad, de la flota, del combustible, del mantenimiento, del comportamiento de los conductores y de la cadena de frío.

"Nos encontramos con un ecosistema donde hay distintos actores con necesidades diferentes: transportista, dador de carga, operador logístico, gobierno, risk manager, compañía aseguradora. Y dentro de la empresa también hay distintas áreas que tienen diferentes necesidades con relación al transporte: seguridad e higiene, operaciones, recursos humanos, finanzas, ventas, monitoreo y seguridad patrimonial", introdujo.

"Los administradores de flota están interesados en cuestiones de productividad y ahorro. Necesitan información de la cantidad de kilómetros recorridos dentro y fuera del horario laboral, los excesos de velocidad, el mantenimiento del vehículo y los tiempos de espera. Toda esa información la pueden obtener mediante un dispositivo GPS. Pero toda esa información se puede transformar en conocimiento, si se visualiza en tableros de control de manera resumida, simple y amigable, basada en gráficos estadísticos diarios, mensuales y anuales generados por los registros que se obtienen de los dispositivos instalados en los vehículos de la flota", expresó el ejecutivo.

"En tanto, el responsable del área de monitoreo está interesado en la sensorización de los activos y necesita saber, por ejemplo si se trata de carga sensible, cómo debe ser transportada. Por el contrario, si se transportan supercongelados, la cadena de frío es lo más importante y se necesitan sensores asociados a la temperatura para tener una trazabilidad. En tanto, los responsables de seguridad e higiene van a estar interesados en utilizar la tecnología para propiciar un manejo seguro de los activos", señaló.

López Ramos enfatizó que "es posible satisfacer las necesidades de todos los actores usando la misma tecnología. De esta forma, se puede utilizar el mismo proveedor y lograr un ahorro por medio de una sinergia de necesidades. Muchas veces, en las empresas las flotas están equipadas con tres tecnologías y tres proveedores diferentes y, en consecuencia, terminan teniendo un costo triple, que podría consolidarse en una sola tecnología. Lo más difícil es que los distintos actores se den cuenta de que con la misma tecnología se pueden cubrir todas las necesidades", advirtió.

Como ejemplo, mencionó a empresas que utilizaron la misma tecnología para satisfacer distintas necesidades. "En una de ellas necesitaban reducir los costos de combustible y del costo del mantenimiento. El mismo dispositivo les permitió tener información del uso del combustible, de la cantidad de kilómetros recorridos, de las maniobras de aceleración y frenadas bruscas y de las horas de uso de cada activo. Y eso posibilitó una reducción del uso de combustible, bajó el gasto anual de neumáticos en un 6 por ciento, aumentó el rendimiento de sus neumáticos en un 25 por ciento, y mejoraron el comportamiento de manejo", indicó.

"En otro ejemplo, de una compañía de transporte de personas, con el uso de una misma tecnología incrementó sus ventas en un 77 por ciento en el primer año y un 120 por ciento en el segundo año, y duplicó el tamaño de sus flotas y colaboradores", completó el experto.

Alberto Ibarrola, su despedida

Recién iniciado el 2022 falleció Alberto Ibarrola, quien fuera socio fundador y profesor de ARLOG desde sus inicios. Ibarrola tenía 71 años de edad y era ingeniero mecánico, graduado en la Universidad Tecnológica Nacional.

A lo largo de su carrera profesional, se había desempeñado como ejecutivo y directivo de distintas empresas, de la talla de Pirelli, Canale, Kodak, Agrocom, Andreani, Paladini, Finexcor y Cruz del Valle, siempre en el área de logística.

Partícipe desde el minuto cero de la creación de ARLOG, solía referirse a las reuniones previas al puntapié inicial de la asociación, cuando los responsables de la distribución de productos a la venta en los supermercados trataban de lidiar en conjunto con la incertidumbre de precios y entregas propia de la segunda mitad de la década de 1980.

"En lo 80 sufrimos mucho, por la incertidumbre en precios y entregas. Nos encontrábamos en las oficinas de las empresas, en donde había espacio solo para ocho o diez personas. Pero el objetivo final era otro: crear una asociación de logística para Argentina. En 1985, el ingeniero Osvaldo Fernández regresó de un congreso en lo Estados Unidos, y propuso trasladar aquella forma de trabajo a la asociación, que aún no tenía nombre" expresó Ibarrola en con motivo del trigésimo aniversario de ARLOG (ver *Concepto Logístico* Nro. 28)

También proclamaba a menudo su orgullo por haber sido uno de los fundadores de ARLOG y por haber trabajado codo a codo junto con Osvaldo Fernández, primer presidente de la institución, a quien consideraba su mentor.

Dentro de ARLOG, Ibarrola dictó los cursos de Gestión de Depósitos y Supervisores desde sus inicios y también fue uno de los profesores del programa de Operario Calificado ARLOG, destinado a jóvenes recién egresados del colegio secundario en situación de vulnerabilidad.

Origen de las fotografías de este número: Pág. 6 a 18: gentileza Lucía Belocchio / Pág. 16 (abajo): gentileza Express Logística / Pág. 21 y 38: gentileza AIMAS / Pág. 22: prensa Puerto de Houston / Pág. 24: Licencia Creative Commons 2.0 autor George HH / Pág. 26: prensa Puerto de Houston / Pág. 36: gentileza AIMAS / Pág. 31 (ambas fotos): prensa Hutchison Ports / Pág. 46: Licencia Creative Commons 2.0 autor Nico Coirini / Pág. 48 a 53, Pág. 56 y Pág. 60: gentileza Agustín Barletti / Pág. 55: Licencia Creative Commons 2.0 autor Cornelius Kibelka / Pág. 58: Licencia Creative Commons 2.0 autor Gustavo Fernando Durán / Pág. 64: archivo Concepto Logístico.

Autoelevadores eléctricos Toyota.

Imbatibles en eficiencia.

Máxima productividad, menores costos.

Con niveles de rendimiento superiores y un consumo de energía extremadamente bajo, los autoelevadores eléctricos TOYOTA están diseñados para trabajar de manera eficiente en las aplicaciones más intensivas y exigentes, tanto en interiores como en exteriores. A su vez, su fácil mantenimiento y la durabilidad de sus componentes les confieren un costo de propiedad inigualable. Todo con cero emisiones.

Para más información y asesoramiento visitá **www.toyota-industries.com.ar**

10 Años | Saludamos a **CONCEPTO LOGÍSTICO** en su aniversario.

TOYOTA

TOYOTA MATERIAL HANDLING MERCOSUR

Soluciones de almacenamiento

que mejoran la rentabilidad de su depósito

Sistema de almacenamiento compacto Pallet Shuttle

Mayor capacidad, velocidad y eficiencia a su alcance

MECALUX

(011) 4006-4444

mecalux.com.ar

info@mecalux.com.ar