



Proyecto intermodal con puerto seco en Villa María, Córdoba



los habitantes de la región vivir en sus respectivas localidades.

“A futuro –señaló Bernaus– la ubicación geográfica [centro del país] y la conectividad [vial, ferroviaria y aérea] permitirá captar producción regional y del NOA, como aceite de soja y maní, maní para consumo, leche en polvo y derivados lácteos, limones, entre otros, y derivarla por la vía más conveniente con el destino asignado [océano Atlántico o Pacífico]”, indicó.

“La intermodalidad que permite el uso alternativo de camiones, ferrocarril y barcos asegura la mejor relación costo-producto-oportunidad para transportar los distintos productos”, explicó el ingeniero, tras agregar: “Existe interés directo de operadores de logística instalados en los puertos de Montevideo en Uruguay, Valparaíso en Chile y en la costa del río Paraná para gestionar en conjunto”.

La entidad que hizo el estudio de apoyo institucional fue la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas (www.aippyc.org), a través del Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico Avanzado (Cedpla).

También la Universidad de Buenos Aires realizó en 2010 el Posgrado de Logística y Solución de Casos (www.logistic-s.com.ar).

Esteban Liberman, coordinador de dicha área académica, señaló: “Las empresas que tienen una tradicional vinculación con la Fiuba [Facultad de Ingeniería de la UBA] nos sugirieron que agregáramos talleres cortos dado que las empresas también están necesitando actualizaciones en temas específicos para profesionales ya formados. Algunos de los trabajos del año pasado fueron sobre la implementación del *road train* (tren rodante o rodotren): uno para desarrollar y potenciar a la región de la zona

NEA, y otro sobre la problemática del puerto de Buenos Aires. Y finalmente el trabajo de investigación más grande fue la encuesta terminada hace menos de un mes sobre la situación del sector logístico y el panorama para 2011”.

El concepto de *road train* ofrece ventajas económicas, tecnológicas, viales y ambientales frente a los camiones tradicionales.

Permiten, además, una mayor capacidad de transporte, circulación



“El modelo propuesto se basa en un sistema de transporte principalmente fluvial que conecta el norte con el sur del territorio enlazado de oeste a este por conexiones ferroviarias”, explicó Jesús Alberto Lizarraga Hernández

fluida en rutas, potencial desarrollo de mercados y disminución de accidentes viales.

Según se concluye en este trabajo, la gran extensión y distancias entre centros productivos y económicos, la topografía de sus terrenos, la coyuntura actual del sector ferroviario de cargas, la imperiosa necesidad de varios sectores productivos de bajar los costos del flete –que en muchos casos igualan o superan a los de producción– hacen necesaria la introducción y el desarrollo del *road train* como

medio de transporte de cargas de media y larga distancia.

Puertos e hidrovía

Jesús Alberto Lizarraga Hernández es ingeniero de Producción, graduado en la Universidad Simón Bolívar, de Caracas, Venezuela. Hizo un posgrado de Gerencia de Proyectos en su país, la especialización de Logística de la UCA en Buenos Aires y finalmente un MBA en el IAE Business School en Pilar. Su experiencia profesional la desarrolló en el área de logística y distribución de Coca-Cola-Femsa y como consultor técnico para proyectos del área logística en Schoss SA.

El trabajo que desarrolló se basó en una propuesta de puertos al norte de Santa Fe, que es la parte de la hidrovía menos desarrollada. Para este trabajo se analizó documentación e informes elaborados por el Ministerio de Planificación de la Nación, y de organismos multilaterales como la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (Iirsa), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

“El modelo propuesto –señaló Lizarraga– se basa en un sistema de transporte principalmente fluvial que conecta el Norte con el Sur del territorio, y enlazado de Oeste a Este por conexiones ferroviarias. El transporte por carretera complementaría las dos principales formas de transporte.”

Pero luego de hacer un análisis de proyecto, se concluyó en que sólo se ha avanzado un 4% en referencia a proyectos económicamente finalizados, del presupuesto asignado a la totalidad de los mismos.

“También resulta necesario involucrar a los diferentes actores privados y públicos en el diseño de este tipo de estrategias y emular

prácticas de vecinos como Brasil, que cuentan con un Master Plan Logístico diseñado cuidadosamente durante 20 años. Es importante centrar en un organismo los esfuerzos para definir las cadenas logísticas necesarias a futuro en esta región”, amplió.

Logística en expansión

Ya no hay prácticamente sector de la producción que no contemple la aplicación de la logística en su organización. En el Curso de Posgrado en Logística que llevan adelante en forma conjunta la Universidad de Belgrano y la Fundación Andreani, los alumnos deben presentar, en los trabajos finales de tesis, proyectos vinculados a la logística para aplicar y ayudar a entidades sin fines de lucro.

En la última edición los aportes fueron hechos a entidades como Puentes del Alma, el Centro de Integración Libre y Solidario, la Editorial San Pablo y la Fundación Sagrada Familia.

En muchos casos son organizaciones sociales que no cuentan con recursos para destinarlos en este tipo de asesoramiento. Y este aporte profesional desinteresado les permite implementar mejoras en sus procesos que conllevan a aumentar su impacto positivo en la comunidad en la que se desenvuelven.

Hay rubros en expansión como

el gastronómico y otros que se han reposicionado como el discográfico. En Expo Logística 2010, la colombiana Marleny Moscoso, que realizó un curso de especialización logística en la UCA, ganó el Premio Arlog –que compartió con el venezolano Jesús Lizarraga y su trabajo sobre puertos– con un proyecto sobre un sistema integral de gestión de mercaderías en el ámbito gastronómico (enfocado en controlar y coordinar el flujo de los insumos gastronómicos e información necesaria a través de la planificación y estandarización de los procesos), determinando el nivel de existencias adecuado para minimizar las pérdidas de mercadería y poder atender la demanda con un nivel de servicio óptimo y adecuado.

Mientras que en el posgrado de la UBA, un grupo de concursantes incursionó en la industria de la música discográfica que en las últimas décadas se vio afectada por la piratería pero con el desarrollo de Internet revolucionó la forma de distribución y ello propició también un escenario de compra y venta sin intermediarios.

“Qué mejor ejemplo para hablar de logística que el histórico cruce de los Andes”, señaló en el encuentro anual de Arlog el historiador Felipe Pigna. Tres años de planificación y veinte días duró el cruce. Un militar muy preparado, que venía de participar en guerras tremendas contra los moros, los franceses, abrigó un ejército de 5000 soldados y 10.000 mulas que debieron atravesar senderos de 30 a 50 centímetros de ancho, y que instrumentó tácticas para desorientar al enemigo (las llamadas guerra de zapa). Hasta la preparación de alimentos comprimidos en cubos para no ocupar espacio con la carga. San Martín enfrentó lo desconocido, pero no actuaba sólo y mantuvo una gran convicción.

Hoy no se trata de combatir al enemigo, por cierto, y en los tiempos que corren la cuestión logística ya no requiere de hombría y valor sino de más profesionales capacitados y con capacidad de gestión.

LTM
Logística Total Mercaderías

Transporte Terrestre Internacional, unimos
ARGENTINA/BRASIL.

Manejando cargas completas y consolidadas.
Representación de empresas transportadoras
Almacenaje y distribución de mercaderías en ambos países.

Logística en todos los sentidos

www.ltmcc.com

info@ltm.cc ltm@ltm.cc - Tel 4307-0960 / 4307-1419 / 4362-7800

Trazabilidad en toda la cadena

320.000 m² en Parques Logísticos.

Desarrollo tecnológico de avanzada

www.exologistica.com

Alberti 1780, Dock Sud, Avellaneda (1871)
Buenos Aires Argentina. / Tel. 5171 7400

REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS

EL OPERADOR

EXCO LOGISTICA