



DHL, el operador "verde" y principal sponsor de la Fórmula E



Transporte sustentable para 450 toneladas de autos y partes

FOTOS DE ARCHIVO

## AUTOMOVILISMO

# Una logística especializada y dedicada a tiempo completo

El circuito que corrieron los operadores que hicieron posible el Dakar y la Fórmula E

Andrés Asato  
PARA LA NACION

"La tensión de un operador logístico durante los días en el que transcurre un rally es igual o mayor a la de un competidor, porque si bien uno está acostumbrado a resolver inconvenientes las exigencias en una competencia de estas características son aún mayores. Un piloto se prepara para correr este tipo de carreras todo el año, nosotros no", aseguró el CEO de una empresa logística que tuvo a su cargo el traslado de una escudería que participó del Rally Dakar del año pasado.

Este mes, la Argentina vivió expectante dos acontecimientos deportivos internacionales que tuvo a los fanáticos del automovilismo como espectadores privilegiados. Pero tanto el Rally Dakar, como en la promoción Fórmula E que se corrió en Puerto Madero, mueven detrás una compleja operatoria logística.

"Para que de una idea -completó el operador- todas las piezas que se utilizan de un vehículo, como los neumáticos, tienen que volver a su punto de origen, aunque estén destruidos o queden inutilizados porque hay que volver a declararlos en la Aduana (porque se trata de una importación temporal). Las normas están hechas con un espíritu generalista y no particular, y a ellas no se les escapa qué puede hacer uno con la mercadería declarada."

## Desde el principio

Walver Logística lleva adelante las operaciones logísticas y aduaneras del Rally Dakar desde su primera edición en América del Sur. La planificación del evento comienza cuando termina la edición anterior. En la primera mitad del año se trabaja en el diseño de los procedimientos aduaneros, mientras que en los meses próximos a la carrera, el tema lo ocupan las operaciones logísticas necesari-

as para la movilización de los equipos de producción, televisión y vehículos que se importarán para la carrera.

Con muchos años y kilómetros recorridos, el Rally Dakar 2015 inició su periplo a mediados de noviembre de 2014, en el puerto de Le Havre, donde unos 600 vehículos inscriptos para la competencia realizaron la verificación técnica correspondiente antes de la partida a nuestro país, convirtiendo al segundo puerto francés en una gigantesca plataforma logística. Se embarcaron en un buque de Grimaldi que tardó 21 días en llegar a la terminal Euroamérica, en el puerto de Campana.

"Toda esta logística implica meses de trabajo y es clave y determinante contar con un networking de proveedores de calidad. Movilizamos un equipo operativo, aduanero y comercial de 10 personas durante todo el evento, acompañando la carrera y asistiendo cada campamento y etapa. Dos grupos de trabajo se sitúan en cada paso de frontera cuando la carrera cruza de un país a otro, acompañados siempre por el personal aduanero responsable de los controles", explicaron Silvana Ianni y Rodolfo Gabalini, de Walver Logística.

Las mayores dificultades en una competencia de estas características son los imponderables, ante los cuales hay que reaccionar rápido y buscar soluciones: "Un malentendido o falta de información por cualquiera de las partes puede traducirse en demoras, incumplimientos del servicio y costos adicionales. La consecuencia directa es que el evento se pone en riesgo", aseguraron.

¿Hay vida para los operadores logísticos durante la prueba?, preguntó LA NACION. "En nuestro caso, la vida comienza a perder autonomía paulatinamente tres meses antes del evento; nos quedamos hasta tarde en la oficina, viajamos constantemente y pasamos fines de semana fuera de casa. En las fiestas,

solo estuvimos a las 9 de la noche para sentarnos a la mesa y brindar. Los 30 y 31 de diciembre ya estamos a entera disposición del DKR, son los últimos días para que todo llegue y los pilotos tengan su material. Nuestro trabajo fuerte es el antes y el después, organizar cómo llega todo a la carrera y cómo todo se vuelve a su casa", señalaron.

## La carrera del futuro

Así se la denominó a la Fórmula E, ecológica y eléctrica, que se corrió en Puerto Madero y movilizó 40 autos, motores, chasis, baterías de litio (300 kilos de peso y clasificada como mercancía peligrosa con especial atención en cuanto a embalaje, manejo y certificación) y repuestos que totalizaron 450 toneladas de carga. La empresa DHL es la responsable de recorrer los 52.000 kilómetros que separan a las nueve ciudades que integran el calendario mundial de la competencia.

"El objetivo es que la competencia pueda desarrollarse de la manera más sustentable posible, y esto incluye la manera en cómo se transportan los autos, los repuestos, y en cómo se consolidan los equipos en los contenedores. Es un concepto nuevo y especialmente diseñado para emitir la menor cantidad de carbono posible dentro de todo el proceso logístico", explicó Rodrigo Jalil, director en la Argentina de DHL Global Forwarding.

DHL comenzó hace ocho meses a pensar en el diseño logístico de la carrera. Se analizaron las pistas y cómo llegar a cada lugar (sea por vía terrestre, aérea o marítima); se establecieron cuáles eran las normativas aduaneras que había que cumplir en cada país, y se evaluó la manera más eficiente de transportar con el mínimo impacto ambiental posible. El presupuesto anual de la Fórmula E alcanza los US\$ 100 millones. Más de US\$ 11 millones corresponden a la inversión en logística. ●

## EN DETALLE

## EL DETRÁS DE ESCENA

"Cuando la carrera se termina, se prepara toda la carga en almacenes acondicionados y se transportan los vehículos hasta el próximo destino, que en este caso es Miami. Son 10 equipos y cada uno cuenta con dos vehículos porque la carrera dura una hora y la autonomía de cada batería es de 30 minutos", señaló Rodrigo Jalil, a cargo de la logística de la Fórmula E, tras agregar que los repuestos ya están provistos en la caravana y los equipos que compiten tienen que arreglar sus problemas con lo que tienen: "Ése es uno de los desafíos que le agrega adrenalina a la Fórmula E, que apuesta a las generaciones que vienen en este concepto de carrera eléctrica y por eso se hace en las ciudades, para atraer la tecnología de movilidad eléctrica a la gente y que ésta se convenga de que es real, y que el futuro llega", señaló.

Para el Dakar, en tanto, se movieron un total de 161 motos, 45 cuatriciclos, 137 autos y 63 camiones, de 53 nacionalidades distintas. La operatoria incluye "otra carga" además: equipos de comunicación, hospitales y comedores móviles, litros de combustibles y kilos de alimentos. Patrocinadores de la competencia como Speedagro, Karcher, Michelin o Sodexo, entre otros, montaron una logística paralela.

Para dar un ejemplo de todo el movimiento paralelo que acompaña a una competencia como el Rally Dakar, basta destacar el despliegue logístico de la compañía Sodexo, encargada de los servicios de alimentación y lavandería para los competidores y personal de apoyo. Más de 2500 personas fueron atendidas por la empresa, que en total planificó la entrega de 29.000 desayunos, 28.000 cenas, 25.000 almuerzos y 120.000 litros de líquidos. ●