

MEDIOAMBIENTE

La sustentabilidad es un valor corporativo

Qué hacen y qué deben todavía instrumentar las empresas que participan del transporte y la logística para reducir su impacto y cumplir con los estándares internacionales de cuidado ambiental



Un camión de fibra de carbono, el prototipo de Walmart

WALMART

Andrés Asato
PARA LA NACION

¿Cómo hacer para mover la rueda logística más eficazmente y sin dañar el medio ambiente? ¿Es mejor invertir más temprano que tarde en aquello que no vemos a simple vista pero que resulta un factor clave de competitividad? Según los resultados de la primera encuesta del Centro de Logística Integrada y Organización (CLIO) del ITBA sobre la situación de la Logística Sustentable en Argentina, el 59% de las empresas encuestadas incluye la sustentabilidad y el compromiso con el medioambiente como valores corporativos.

"Como consumidores somos cada vez más exigentes con el cuidado medioambiental; es claro que aún no hay un valor adicional dispuesto a pagar por ello, pero sí que hay un interés en el resto del mundo por la competitividad", destacó el director del CLIO, Jorge Tesler, quien resaltó también que las empresas argentinas han manifestado que contar con una estrategia de sustentabilidad es una necesidad imperante y requisito de competitividad.

Esta primera encuesta fue realizada entre más de 150 empresas que demostraron interés en los aspectos sustentables y, de acuerdo con el informe, sólo entre 30 y 35% del sector privado considera que existen objetivos cuantificables y administra un reporte de balances sustentable en la organización.

El 12% de las empresas tiene un plantel menor a 100 trabajadores; el 28%, entre 100 y 500 trabajadores, y el 60% tiene más de 500 empleados. El 46% de ellas factura anualmente más de 1000 millones de pesos.

En cuanto a su relación con la comunidad, el 20% de las empresas dijo tener un mayor diálogo sobre el cuidado del medio ambiente con los empleados; un 16% dijo tenerlo con el gobierno, la comunidad y los clientes; un 15% con los proveedores, y un 10% con los accionistas. El 65% promueve la participación de sus equipos en proyectos sustentables, sin embargo, sólo un 44% posee planes formales y estratégicos de formación y capacitación al respecto.

Optimizar recorridos

En referencia al transporte, las empresas revelaron en un 54% que la práctica más utilizada es la optimización de los recorridos de distribución, mientras que las metodologías para el ahorro del combustible, junto con la capacitación a choferes, representan un 29%, y la planificación de mantenimiento preventivo un 25%. En el área de almacenamiento, la práctica más utilizada por el 60% de las empresas es la del uso eficiente de la energía, y el 56% la gestión de residuos y el uso eficiente del agua. Sin embargo, un 28% de las empresas no avanzó en ninguna de estas prácticas.

"Lo que llamó la atención de las respuestas sobre el ahorro de combustible fue la disparidad enorme que notamos entre las empresas.

Mientras hay transportes que cada 100 kilómetros tienen un consumo de combustible de 32 litros, que es una buena medida, otros rondan los 40 a 41 litros, lo que habla de que hay empresas que están aplicando mejoras y otras que no están accediendo a la información o desconocen las mejores prácticas", agregó un integrante del equipo que realizó el informe.

Si bien las empresas de transporte corren desde siempre contrarreloj respecto al menor consumo de combustible y la emisión de carbono, y las compañías internacionales presionan cada vez más para cumplir con las normas ambientales, a propósito, la creación del observatorio impulsado por el ITBA obedeció a la carencia de un espacio donde se pudieran intercambiar experiencias, conocer las normativas que rigen en el mundo y brindar información sobre las mejores prácticas a seguir.

"Este es un ámbito de consolidación de conocimiento, con una base de datos de quién es quién en estos temas, indicadores de mejores prácticas y para saber dónde estamos parados en materia de logística sustentable en el país. Las empresas expresan que promueven la participación, pero esto aún no se ve plasmado en los planes de formación. Otras están haciendo esfuerzos con sus proveedores y clientes, en un buen intento de entender el problema. Pero algunos tienen puesto el foco en lo económico, por eso el gran desafío de este cambio es cultural", concluyó Tesler. ■

Logística para catástrofes

Cuales son los procedimientos y protocolos por seguir frente a desastres naturales

Pablo Tanzer
PARA LA NACION

La función de la logística es entregar los productos a los mercados en plazos lo más cortos posible y con costos acordes a las necesidades de esos mercados. ¿Por qué las víctimas de desastres naturales debieran ser una excepción a estas reglas?

En la Argentina, hasta ahora, no se explica esta situación. Fue testigo hace unos años de algo digno de Franz Kafka: se desbordó un río en una provincia norteña y destruyó puentes, viviendas, infraestructura urbana en general, y dejó decenas de miles de lugareños sin ninguna clase de protección. Apenas enterado de la situación, me dirigí a la casa de la provincia en cuestión en la Capital Federal, con la idea de ofrecer mi ayuda profesional al gobierno provincial. Me encontré con una enorme cantidad de paquetes y bultos, amontonados en la vereda de una importante avenida del microcentro, algunos bien protegidos con láminas de plástico, otros sin ninguna clase de protección.

Pregunté por el responsable de la operación —un ministro provincial cuya función era la de contacto permanente con el gobierno nacional— me atendieron y pregunté cómo se estaba organizado el programa de transporte y distribución.

La respuesta: "Todos los paquetes se entregan en Aeroparque y Aerolíneas Argentinas lo lleva a la capital de la provincia, desde allí una flota de camiones los traslada hasta el lugar del desastre".

Repregunté: "Pero son unos 400 kilómetros, con una ruta angosta y en condi-

ciones difíciles para un tránsito de esta naturaleza, ¿no pensaron en utilizar aeronaves de menor porte y aptas para operar en pistas cortas? Prefectura y Gendarmería podrían colaborar".

Segunda respuesta: "Tengo órdenes de hacer pasar los bultos por la capital de la provincia, no me permiten cambiar los procedimientos".

La logística bien entendida propone, en primer término, la instalación de un centro de recepción único de materiales de ayuda (pequeño realmente, sin personal permanente, ubicado en una calle que permita la operación de vehículos de carga, no demasiado lejos del Aeroparque); en segundo término, elaborar un listado de representantes de distintas fuerzas de seguridad (con sus teléfonos celulares y fijos, con los nombres de suplentes para casos de ausencia, siempre con sus teléfonos); y en tercer lugar, elaborar procedimientos de protección de bultos (catalogación de sus componentes, de medidas de protección física, etc.).

Los bultos que se entregarán a las víctimas deberían contener una o dos mantas, tapajuntas para una o dos personas, botellas de agua potable, leche en polvo, alimentos enlatados, con su dispositivo de apertura mecánica, etc.

Las personas que trabajen en este centro deberán tener el espíritu de los bomberos voluntarios (los de Tigre son un excelente ejemplo a seguir), salir de sus casas antes al minuto de haber recibido el aviso, y ser recogidos por un vehículo a lo largo de una ruta predefinida. ■

El autor es ingeniero civil y consultor en logística.

T TRANSPORTE & LOGÍSTICA

ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN Y ABASTECIMIENTO

135.000 ejemplares de tirada nacional

[Fecha cierre: 14/05 - Publica: 26/05]

(011) 4779-5300