

EDICION ESPECIAL 7° ANIVERSARIO

Green logistics, ¿moda o negocio?

GUSTAVO DI CAPUA
PARA LA NACION

Es cada vez más frecuente escuchar en el mundo logístico que es necesario subirse a la ola *green*.

Repasemos y compartamos cómo el mundo *green* se introduce en la logística en los países desarrollados. ¿Qué empuja a la *green logistics*?

Podríamos comenzar citando incentivos genéricos, como el cuidado del medio ambiente, la utilización de energías renovables, la disminución de emisiones de CO₂, la identificación de los consumidores *green friendly* y muchas otras variables válidas.

Pero no olvidemos incentivos más terrenales, tales como el agotamiento o encarecimiento de recursos críticos (energía, combustible), y la concientización de Estados con políticas activas para solucionar y minimizar estos problemas, generando incentivos económicos reales (subsidios a las compras o exenciones impositivas a una operación logística *green*).

¿Cómo se aplica este concepto en el día a día logístico?

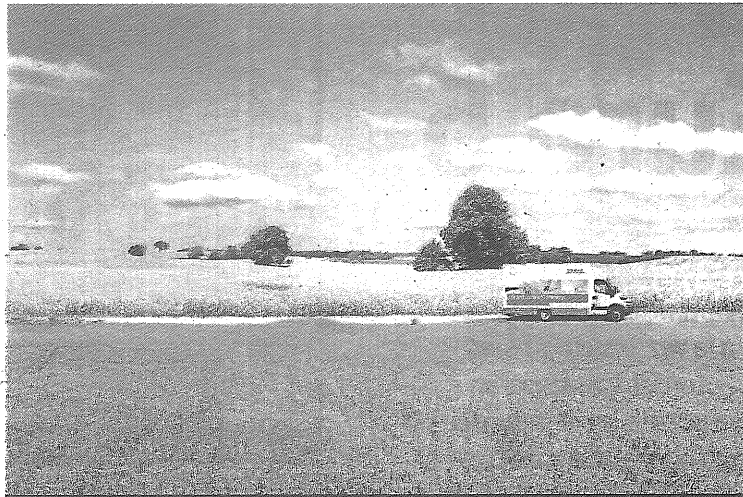
Se trata de reducir los consumos de energía por medio de un uso más

eficiente de las tecnologías actuales o con la incorporación de nuevas tecnologías.

Respecto de los *green buildings* (depósitos y centros de distribución), se trata de maximizar el uso de luz natural, colocar paneles solares en los techos de los depósitos, células fotoeléctricas en el interior de los depósitos de manera tal que se active la luz artificial sólo si alguien circula por ese sector; instalar el uso de agua natural y materiales de construcción *green*. Existen organismos que otorgan certificados de *green building*, lo que conlleva beneficios impositivos.

Mirando la distribución (transporte) de productos, donde el gasto de combustible y la emisión de CO₂ asociada es la estrella, se ha hecho hincapié en el desarrollo de los tan fomentados camiones híbridos.

Estos camiones tienen una motorización dual diésel-eléctrica. Durante la marcha del vehículo se alternan estas motorizaciones, disminuyendo el consumo de diésel hasta un 50%. Asimismo, con el frenado, se cargan las baterías que luego alimentan al motor eléctrico. ¿Por qué no diseñar un camión totalmente eléctrico entonces? Porque en principio los motores diésel tienen más torque (fuerza), necesario



DHL, uno de los impulsores de la flota híbrida de vehículos

GENTILEZA DHL

para arrancar el vehículo con su carga. En lo que se refiere a equipamiento de movimiento (autoelevadores, transpalletas), también se han desarrollado sistemas de recupero de energía. Esto está apuntado principalmente a equipamiento eléctrico.

Otro tanto se está haciendo en el sector de packaging, tratando de disminuir la utilización de materiales *no green* y aplicando normas de ta-

sas mínimas de recupero de estos materiales.

Ahora bien, algunos proyectos de este tipo son rentables y otros no lo son. Todo depende del costo de la energía en cada país, de la ayuda estatal y del costo de inversión asociado para encarar un proyecto *green*.

Y por casa, ¿cómo andamos? Para no desentonar con el contexto general de la Argentina, se escucha más

de lo que se hace. Desde el punto de vista de la legislación, hay proyectos y algunas medidas aisladas que pretenden fomentar el uso de vehículos y materiales *green*. En cuanto a los proveedores de equipamiento, debe decirse que hay planes piloto de buses *green*, por ejemplo. Pero en la realidad de las empresas, sólo se ven buenas intenciones.

Sin ayuda del Estado, como subsidios a la compra o desgravaciones impositivas, es muy difícil que las empresas puedan subirse a la ola *green logistics*. En el mundo es una moda, y si se consigue que esa moda sea rentable, se transformará en una tendencia.

En la Argentina, está de moda hablarlo en los pasillos, pero no se la ve en los centros de distribución o en las flotas de camiones. Por el bien de la economía, la sociedad y el medio ambiente, esperemos que tanto a nivel mundial como local la *green logistics* deje de ser una moda o sólo palabras, y se transforme en una tendencia irreversible y un buen negocio.

El autor es senior manager de Advisory Services en Ernst & Young

JWT

HACER UN NEGOCIO EXITOSO PARA DESPUÉS TENER UNO.



AIRBAG PARA CONDUCTOR / FRENO ABS A DISCO EN LAS 4 RUEDAS / ASISTENCIA ELECTRÓNICA AL FRENO DE EMERGENCIA (EBA) / DISTRIBUCIÓN ELECTRÓNICA DE FRENO (EBD) / PROGRAMA ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESP) / CONTROL DE TRACCIÓN (BTS) / ASISTENTE DE PARTIDA EN PENDIENTE / MOTOR PUMA 2.4L TDCI 15 CV Y 310 Nm. / TRANSMISIÓN MANUAL DE 6 VELOCIDADES.



NUEVA TRANSIT
NADA SE MUEVE SOLO



TRANSIT
MOTOR PUMA 2.4L TDCI 15 CV Y 310 Nm.

ford.com.ar/transit



Seguí moviéndote