

ECOLOGIA Y EFICIENCIA |



Barco-tren, una alternativa en lento crecimiento

El futuro del multimodalismo

En la Argentina, el uso integrado de distintos modos de transporte encuentra dificultades operativas y legales

Por Liliana Iglesias

Para La Nación

El transporte del futuro será puerito a puerito o no será, y para eso es fundamental utilizar más eficientemente los modos disponibles. Esa fue, en pocas palabras, la conclusión de un panel sobre la situación legal y operativa del transporte multimodal en nuestro país que organizó la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) en el contexto de los actos por el Día de la Exportación celebrado en agosto.

Antonio Zuidwijk, director de Murchinson SA, firma que opera la terminal portuaria de Zárate, manifestó que el transporte multimodal es la integración más eficiente posible de los modos disponibles. "Se debe buscar la combinación más económica, que menos agrede al medio ambiente y utilice la menor cantidad de combustible desde el origen hasta el destino", dijo.

De esta manera, "se causaría la menor contaminación y congestión posible, con un número mínimo de accidentes", indicó.

En la Argentina, según Zuidwijk, "para aplicar soluciones de transporte multimodal se debería hacer un plan a largo plazo, trazar caminos, contar con ferrocarriles, modos de transferencia y puertos en un sistema integrado. Esto es un proceso continuo y los gobiernos deben prever estos objetivos en sus presupuestos anuales. Tanto el transporte intermodal como el multimodal deben basarse en leyes claras y actualizadas para el comercio y el transporte, y equitativas para los distintos modos. Avanzar en estas cuestiones exige un trabajo conjunto del comercio y los poderes Ejecutivo y Legislativo", acotó.

En nuestro país, el sistema legal no fomenta el transporte intermodal y hay marcadas carencias de infraestructura. "La ley N° 24.921, que regula esta materia, no satisface las necesidades del sector y se la con-

sidera impracticable. Aquí existen distorsiones de competencia entre modos de transporte y operaciones de puerto, y esto es un gran perjuicio para los países", finalizó.

El director de Transportes Universales, Jorge Heimermann, se refirió a las operaciones multimodales que generan facilidades en la cadena logística y definió los pasos por seguir. "Se trata de optimizar la distribución internacional, dinamizar los transportes, resolver el abastecimiento posicionando la carga cerca del lugar donde se atiende al cliente (stock regional) con un máximo de 10 días del punto de entrega de comercialización, y ganar competitividad frente a la competencia", explicó.

Responsabilidad

Los objetivos son tener un solo responsable en todo el transporte, desde el inicio hasta el final, realizar entregas fraccionadas, entregas directas y evitar el uso de centros de distribución innecesarios, reducir los stocks y bajar los costos. Heimermann opinó que la elección del operador del transporte multimodal "se debe basar en su responsabilidad; hay que conocer los servicios que ofrece de punta a punta, de puerta a puerta, de puerto a puerto, de puerto al punto de comercialización..."

Para el presidente de Multilogística SA, Alejandro Wolf, el operador que aspire a ejecutar un transporte puerta a puerta necesita una estructura de cobertura mundial o, por lo menos, formar parte de una red integrada. "Si el operador no integra esta red, sólo será un módulo de servicio independiente en la cadena logística", agregó. A la hora de elegir el medio de transporte deben tenerse especialmente en cuenta su eficiencia en relación con las características de la carga involucrada.

Elián Fernández, de Petroquímica Cuy, concluyó que "el hecho de no contar con una ley reglamentada de multimodalismo que fije reglas de juego claras y coordinadas acreta dificultades para las empresas que necesitan operar con este tipo de transporte".

| CAPACITACION |

Cuando la geografía del país define el temario

Docentes del Research & Development Institute destacaron el desafío que plantean las singularidades regionales

Lograr una logística estable y eficaz en un país con una particular dispersión geográfica como la Argentina, con diferentes marcos regulatorios e infraestructuras regionales, es un desafío al que la capacitación tiene muchas soluciones que aportar. Estos aspectos, entre otros, fueron los destacados por dos especialistas del Research & Development Institute (RDI).

Para Gustavo Idoyaga, coordinador académico de la institución, "en el desarrollo de la cadena logística van apareciendo las diferentes necesidades de sectores de la economía que viven procesos distintos: si es un transportista u operador logístico de electrodomésticos, de la industria farmacéutica o del supermercado, las problemáticas a tratar en un pupitre deben servirte concretamente".

Alejandro Pantaleo Avalos, profesor en Gestión en Transporte y Logística del mismo Instituto, cree que una respuesta educativa destinada a ejecutivos

del transporte y la logística es la del comité interdisciplinario "estilo cluster, con un equipo de trabajo que considera cada grupo concreto de alumnos para adaptar a sus necesidades la currícula académica y hasta los docentes que más se adecuan a esos estudiantes en concreto".

En general, el objetivo de todo centro formativo para ejecutivos es que éstos aprendan a transformar la práctica adquirida por los docentes durante muchos años de trabajo en modelos de gestión propios y aplicables, que combinen lo empírico con lo académico en sus propias áreas de gestión. "Por eso no faltan elementos contrarios en la gestión y el liderazgo para comandar la función independiente de la jerarquía, pues desde su puesto manejan recursos humanos y materiales", aseguró Idoyaga.

Asimilar herramientas de gestión para hechos muy particulares y regulares, junto con una visión global del negocio, el manejo eficaz de los tiempos y la plasticidad psicosocial para conducir distintos niveles de empleados en un marco de cultura negociadora, es parte del foco de los centros de estudios.

Texto Exportrade

BREVES

DISTRIBUCION Jornada de ECT

Hoy, desde 13.30, se realizará en el hotel Hilton la Jornada ECR 2005, que organiza GSI Argentina. Este año, el encuentro se centrará en "El trabajo colaborativo como una necesidad para seguir creciendo juntos" y "Dilemas de stock 0%, todos se benefician: clientes, proveedores y consumidores". Entre los expositores estarán Federico Braun (La Andina), Stefan Krause (Disco), Juan Manuel Forn (Molinos), Martín Halle (Wal-Mart), Lucas Vigilani (Unilever) y Daniel Gutiérrez (Jumbo), entre otros.

SEGURIDAD

Volvo lanzó su premio

El premio Volvo de Seguridad en el Tránsito, destinado a comunicadores de todos los medios de prensa, expertos y organizaciones que contribuyen a difundir una mayor conciencia social en la prevención de accidentes, fue lanzado durante un acto al que asistieron autoridades del Gobierno y de instituciones del sector vial. "Este premio los de la oportunidad de asumir los esfuerzos

en la búsqueda de un tránsito mejor, más humano y con menos accidentes", afirmó en el encuentro el presidente de Volvo Trucks & Buses de Argentina, Christian Capelle.

COSTOS LOGISTICOS Suba del 0,19%

El Índice de costos logísticos que elabora la Cámara de Operadores Logísticos (Cadol) reflejó en agosto un incremento del 0,19 por ciento. En los primeros ocho meses del año, el indicador muestra un aumento del 12,99. Cadol informó que el mes pasado hubo leves modificaciones en los costos de los insumos, por lo que la suba del indicador resultó poco significativa.

MANUTENCION 2005

Comité de mantenimiento

El Comité Argentino de Mantenimiento Integrado por empresas usuarias y prestadoras será auspiciante de la primera Exposición Internacional de Equipos y Servicios para el Mantenimiento Industrial y Empresarial-Mantenimiento 2005, que se realizará entre el 1° y el 3 de noviembre próximo en Costa Salguero.

La única solución para Colombia

MEDELLIN (Especial). - Durante la reciente muestra Exportar cargo 2005, realizada en esta ciudad colombiana, el multimodalismo fue definido como la única solución para responder a necesidades de transporte de un país que trata de desapegar del flagelo de la violencia y potenciar su economía. Dentro de la muestra se realizó el primer Encuentro Internacional de Transporte de Carga, organizado por la entidad Transporte Vivo. Allí, Luis Orlando Ramírez Valencia, director de la Asociación de Transportadores de Carga, organizadora de la muestra, consideró que la presencia de stands con compañías navieras o aerolíneas, si bien poco numerosos, "es un inicio

para avanzar hacia el multimodalismo. El empresario consideró vital "que se reestabilizaran servicios ferroviarios" concebidos hace décadas en el este del país, cuyas vías férreas fueron cubiertas por la selva. "Nuestra topografía es muy complicada, sobre todo en la zona andina, por lo que tenemos que complementarnos con la navegación y las líneas aéreas", afirmó. Las carreteras -inhabilitadas por la presencia de los grupos armados- comenzaron a despejarse con el programa gubernamental de seguridad demográfica. "El camino de Medellín a Bogotá no está libre todavía, pero podemos transitar debido a la presencia del ejército", apuntó el empresario.