

tes ventajas para el medio ambiente con la reducción de la huella de carbono, el aprovechamiento del agua de lluvia y de la radiación solar, tanto para calefacción y agua caliente, como producción de energía eléctrica”.

**Tarifas**

Pero Balzarini pone el foco en las tarifas, que son “el gran problema de la Argentina”, porque, según indica, “estamos muy poco desarrollados y no se repaga la inversión; si tomamos como ejemplo el efecto del tarifazo en el ámbito doméstico, lo que generó fue consumo responsable”, indica, tras agregar que “el rol del Estado es clave para dar el ejemplo y exigirle a los privados”.

Bastitta coincide al afirmar que el “gran costo” de lograr una certificación LEED de alta categoría es la sobreinversión en el ahorro de servicios como la energía y el agua que “en la Argentina estaban muy subsidiados”. Esta situación hace “difícil” que se repaguen las inversiones adicionales que hacen falta para bajar el consumo de estos servicios.

“Si no se cambian las tarifas y no se premia la utilización responsable de la energía, no vamos a crecer hasta no estar obligados internacionalmente. Siempre hay emprendedores y visionarios que se preparan para lo que va a venir, pero hoy el que invierte en infraestructura logística quiere diferenciarse para que algún potencial cliente necesitado de LEED pueda contratarlo”, comenta Balzarini y prevé que en el corto plazo “las corporaciones van a obligar, y tarde o temprano las tarifas se van a normalizar; además, ahorrar 15% de energía te repaga la inversión”.

Asimismo, Armando Chamorro, titular de CIH soluciones ambientales, explica que “la tendencia o el interés en desarrollar predios con certificaciones LEED se incrementó producto de incrementos tarifarios y la llegada de importantes alternativas tanto financieras como tecnológicas en materia de energías renovables”.

Según Chamorro, “estamos un poco retrasados en la Argentina frente a Brasil, Chile y Colombia que son pioneros en materia de certificaciones LEED”. Evidentemente, la incertidumbre tarifaria juega un rol protagónico a la hora de decidir este tipo de inversiones y esto explica por qué en la Argentina aún son pocos los edificios sustentables o en proceso de certificación.

Las empresas están dispuestas a un costo adicional, si eso se puede amortizar en un menor precio por los servicios. “Hay interés de los clientes por el tema energético y el aprovechamiento del agua, teniendo en

cuenta que la energía en el mundo es cara y escasa”, explica Mollo al tiempo que señala que “hay interés porque algunas empresas internacionales solicitan desde sus casas matrices que los edificios que ocupen o construyan en la Argentina sigan con la misma filosofía, sea o no obligatorio”.

Mariela Hernández cuenta que “el CDM fue el primero en el país diseñado, construido y operado en forma sustentable. Desde entonces, se ha hecho foco en la optimización del uso de agua y energía, en la reducción de la polución, en el incremento de la eficiencia en la utilización de recursos y materiales y en la búsqueda de las mejores condiciones ambientales”. Asimismo afirma que las ventajas comparativas relacionadas a la reducción de sus costos operacionales “demuestran un incremento en el valor de la propiedad y permiten optimizar el desempeño económico en cuanto al ciclo de vida del edificio”.

“En el ámbito laboral –continúa– se evidencian mejores condiciones de trabajo que favorecen los niveles de productividad y de satisfacción de los colaboradores. También se fortalece la relación con nuestros clientes y proveedores con los que compartimos objetivos comunes”. Y, entre los resultados obtenidos, subraya la reducción de 38% en el uso de agua potable y de 20% en el consumo de energía eléctrica mediante el uso de tecnologías de iluminación más eficientes.

Entre los principios básicos de las construcciones sustentables Balzarini destaca que “con sólo recolectar agua de lluvia y tener iluminación autónoma con paneles solares se puede certificar”. Luego, para pasar de nivel, se incorpora el tipo de materiales para la construcción, la aislación, la iluminación y los cierres, hasta llegar al máximo escalón “donde los edificios, por ejemplo, son opacos para reducir la diferencia de temperatura entre el día y la noche, tienen ventanas automáticas que los ventilan durante la noche para lograr la temperatura óptima durante el día y toda la iluminación es de led con sensores de presencia”.

Siguiendo con esta tendencia en el ámbito de la logística, “se está trabajando muchísimo con autoelevadores híbridos, con baterías de níquel ion (como los teléfonos inteligentes), que se cargan a la mitad del tiempo y no necesitan reposo, entonces, en lugar de tener 3 baterías para un equipo, se utilizan 2 y no se genera ni hidrógeno ni ácido”, cuenta el director de Miebach y añade que “estos equipos modernos, tienen motores que utilizan la potencia de frenado para regenerar energía y vuelven a cargar la batería”.●

**PROTAGONISMO**

**EL ESTADO Y SU ROL INDUCTOR SOBRE EL SECTOR PRIVADO**



Un edificio con certificación LEED

ARCHIVO

“El Estado tiene que tomar un rol protagónico para inducir de manera natural al inversor, al privado, a colaborar”, arroja enfáticamente Fernando Balzarini, tras agregar que “en el conurbano se renovaron los trenes con unidades que ni siquiera son Euro IV: más allá de que son nuevos, son muy antiguos en materia de contaminación”. Entre otras ineficiencias del sector público, Balzarini reconoce la falta de autopistas y del multimodalismo porque, “en un territorio como el de la Argentina, cualquier país de tamaño similar usaría más el tren y el transporte fluvial para mover las cargas que, acá, se mueven en un 93% por camión”, con el consiguiente impacto en el medio ambiente. “Si tomamos en cuenta las mediciones sobre contaminación, se calcula que

por tonelada transportada, por kilómetro, el avión genera 500 gramos de CO2; un camión moderno entre 60 y 150; el tren entre 30 y 100; el buque entre 10 y 40, y los zeppelines para carga –se están usando a modo de prueba– 55 gramos”, apunta Balzarini y deduce que “al utilizar sólo camiones el promedio de emisiones asciende a 100 gramos contra 50/60 que se llegaría al combinar con el uso de tren y buque”. Si esto se traslada al movimiento que genera la descarga del contenido de un buque de 20.000 toneladas, que equivale a 500 camiones, en un viaje de 3200 kilómetros representa 3400 toneladas de dióxido de carbono cuando sólo se utilizan camiones, mientras que las emisiones puede reducirse a 1300 toneladas si se combina con el ferrocarril.

Además, como la salud y la comodidad de las personas son parte importante del universo sustentable, Balzarini destaca que “si el Estado apuesta al multimodalismo estaríamos liberando las rutas de camiones, y le sumaríamos confort y seguridad a los vehículos particulares”. Desde el punto de vista empresarial, Eduardo Bastitta sostiene que no es necesario obligar a las compañías a que inviertan en sustentabilidad “porque es algo que se va a ir dando naturalmente: al corregir la distorsión de precios de la energía, las empresas van a invertir más en ahorrarla”. Según considera “es bueno concientizar, pero si alineamos los incentivos mucho mejor, porque los cambios van a ser más rápidos y consistentes; derrochamos mucha energía y eso debe cambiar”.●



**25 años JUNTOS**

## XXV Encuentro Nacional de Logística Empresarial 2016

### 25 Años Profesionalizando la Cadena de Abastecimiento

La logística, del centro de costos a la competitividad y la generación de valor



Oradores  
Bein



Polo



Leiras



Kastika



Gil Gallego



**10** de Noviembre  
8 a 18hs



**La Usina del Arte**  
Agustín R. Caffarena 1,  
Ciudad de Buenos Aires

**Valores Inscripción**

hasta el 30/9	desde el 1/10
Socios \$ 4.400	Socios \$ 5.400
No Socios \$ 5.400	No Socios \$ 6.400

Consulte por planes corporativos.



Consultas a: [arlog@expotrade.com.ar](mailto:arlog@expotrade.com.ar) / 15-6950-9319

Inscripciones y programa completo en: [www.arlog.org](http://www.arlog.org)