

Número 26 - Julio de 2020

Concepto Logístico

DESPUÉS DE COVID-19

¿CAMBIARÁ LA LOGÍSTICA?

LOGÍSTICA INVERSA

RECUPERO DE ENVASES PELIGROSOS

RESPONSABILIDAD EMPRESARIA

ENTENDIENDO EL CONCEPTO DE COMPLIANCE



• **Llevamos lo que querés,
llevamos lo que necesitás.**

La logística es un servicio esencial,
por eso seguimos trabajando de
manera segura, con la mejor
tecnología y con procesos flexibles
para que las cosas te lleguen.

#LlevamosLoQueTeImporta



 Andreani Grupo Logístico  andreaniok



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

El lugar de Encuentro, Estudio
y Profesionalización de la Logística
Fundada el 31 de octubre de 1990

Presidente:

Raúl Garreta

Vicepresidente Primero:

Fabián Yannone

Vicepresidente Segundo:

Diego Passeron

Secretario:

Rodrigo González Bernaldo de Quirós

Tesorero:

Javier Rojo

Protesorero:

Gustavo Armando Figuerola

Vocales titulares:

Pablo Mussuh, Sergio Pelliza, Néstor Membrive,
Gabriel García Polignano, Casimiro Polledo

Vocales suplentes:

Mara Gómez, Diego González, Martín Bossini,
Gustavo Di Capua

Comisión Revisora de Cuentas:

Ignacio Cafferata, Carina Benítez,
Guillermo Coccoz

Gerenta: Graciela Veleiro

Director de Desarrollo y Capacitación:

Alejandro Leiras

Tucumán 141 6to Ñ (1049)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfono +54 11 5199-2178

www.arlog.org

Concepto Logístico

Revista institucional de la Asociación

Argentina de Logística Empresarial

Número 26 – Julio 2020

www.conceptologistico.com

Director: Juan Manuel de las Heras

Participan en este número:

Participan en este número: Diego Passeron,
Laura Ponasso, Mariana Neustad, Rodolfo Fiadone

Comercialización y producción: V y V SRL

Directores: Fabio Contino y Rodolfo Fiadone

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

+54 9 11 5127-5280

www.webpicking.com

Supervisión editorial y diseño gráfico:

Tricao Lab: tricaolab.wix.com/tricaolab

tricaolab@gmail.com

Diagramación y armado: Tricao Lab

Los artículos y notas no expresan necesariamente la
opinión oficial de ARLOG.

Los textos pueden reproducirse total o parcialmente
citando la fuente.

Se imprimió en junio de 2020
en GuttenPress, CABA



Estimados colegas y amigos,

Seguramente, muchos de ustedes están acostumbrados a tomar mate con amigos y familiares. Es un legado de nuestros mayores, y propio de una tradición que solíamos disfrutar. Pero, como decía Mercedes Sosa en uno de sus tantos éxitos, “cambia, todo cambia”. Las rondas de mate compartido ahora están prohibidas para todos y solo se acepta que cada uno tenga el suyo.

Tan fuerte como eso es el impacto de esta pandemia y, si bien tal vez en un futuro incierto volvamos a compartir nuestro mate, muchos de los cambios que hemos asumido recientemente llegaron para quedarse.

Vamos aprendiendo a cuidarnos entre todos y a convivir con las exigencias sanitarias, los controles, y los protocolos correspondientes. Estamos prestando mucha más atención al cuidado de las personas, utilizando insumos, vestimentas, máscaras y otras herramientas en los centros de operaciones logísticas para evitar el contagio del COVID-19. Las rutinas de limpieza y desinfección, la distancia social entre nosotros, y las facilidades otorgadas a los mayores y personas de riesgo para que permanezcan en sus casas, entre otras cosas, son acciones y decisiones que pasaron a formar parte de nuestra experiencia personal.

Si analizamos los costos operativos en Argentina y América Latina, nos daremos cuenta que, seguramente, aumentaron no menos del 4% en los depósitos y/o en los transportes, para poder disponer de los elementos e insumos sanitarios, cambiar métodos de trabajo, y gestionar el personal en el marco de la cuarentena. Los profesionales de la logística buscamos la eficiencia, pero somos conscientes de que se ha perdido gran parte de ella al mismo tiempo que tomamos esas decisiones para cuidarnos.

En el ámbito de nuestras vidas, la tecnología nos ayuda mucho en situaciones como esta. El *home-office* es posible gracias a Internet y una variedad de aplicaciones. Si pensamos en compras, todos tratamos de permanecer en casa para evitar los contagios y, por lo tanto, nos hemos hecho muy dependientes del *eCommerce* y el *delivery*: el comercio electrónico llegó para quedarse. Se amplía su utilización año a año, y las ventas por estos canales llegan a duplicarse e incluso triplicarse.

Otro aspecto importante a resaltar es el de los recursos humanos en la cadena de abastecimiento. Ya existe un nuevo modelo del profesional logístico. Debemos pensar en un profesional distinto, con capacidades diferentes a las que hasta ahora requeríamos. Las personas deberán interactuar con la nueva tecnología informática disponible y con nuevos procesos más rápidos alineados con el concepto *on-line*.

En ARLOG tenemos muy claro estos cambios y la necesidad de una nueva capacitación orientada a los profesionales de logística para sumar las “nuevas capacidades” que ya se están requiriendo en el mercado. El nuevo profesional es una persona informada de las nuevas tecnologías, que interactúa y comparte experiencias con otros. En ARLOG, además del nuevo enfoque en capacitación, estamos implementando un espacio para que los socios interactúen sobre distintos temas, con el liderazgo de expertos de la asociación.

No se queden atrás.

Les mando un cordial saludo.

Raúl Garreta

Presidente de ARLOG

Sumario



08/En portada: ¿Cambiará la logística?

por Rodolfo Fiadone y Laura Ponasso

La pandemia puso a prueba las cadenas de abastecimiento a nivel mundial. Lógicas nuevas aparecieron y otras cambiaron, tal vez de manera definitiva, y sobre ellas se formulan hipótesis y propuestas. En esta nota, un repaso general de los planteos.

32/Logística inversa

por Laura Ponasso

Según la Ley 27.279, todos los envases vacíos que se generan en el territorio nacional deben ingresar a un sistema de gestión integral debido a su peligrosidad tóxica para la población, implicando una compleja logística de recupero. Las claves para lograrlo: conciencia y capacitación de todos los actores involucrados

52/Entendiendo el concepto de *compliance*

por Mariana Neustadt

¿Qué implica un programa de compliance? ¿Por qué hoy las empresas están interesadas por implementar uno? ¿Qué deben o no hacer? ¿Qué ventajas pueden obtener de ello? ¿Les es posible efectuar y sostener el cambio cultural requerido? ¿Qué rol cumple el compliance officer?

61/Actividades

Desayunos virtuales de abril, sobre coronavirus y ecosistema logístico, y mayo, sobre protocolos de seguridad en el sector logístico.

63/En persona

Diego Passeron.

64/Última página

El adiós a Roberto Destéfano.



¿Qué significa ser Socio?

— Ser socio significa pertenecer a una de las entidades de profesionales mas reconocida en la región, permitiendo participar en la generación de proyectos y opiniones que contribuyen a la excelencia de la materia Logística.

Beneficios sin cargo para los Socios

- 1 - Participación en los desayunos de actualización ARLOG .
- 2 - Participación en espacios de Intercambio Profesional con los especialistas del sector logístico de la cadena de abastecimiento y de negocios.
- 3 - Tours logísticos (visitas guiadas a operaciones de primer nivel).
- 4 - Crédito de 12 hs. anuales sin costo para todos los cursos de capacitación que dicta ARLOG.
- 5 - Beneficios adicionales en los aranceles de los cursos de capacitación que dicta ARLOG.
- 6 - Suscripción al Newsletter Digital, con toda la información sectorial que se emite quincenalmente,
- 7 - Suscripción y entrega sin costo de la revista "Concepto Logístico".
- 8 - Beneficios adicionales en los aranceles del "Encuentro anual de ARLOG".
- 9 - Disponibilidad de acceso a los " índices ARLOG " (costos logísticos, desarrollo de parques logísticos y otros temas del sector).
- 10 - Disponibilidad de estadísticas e informes del "Observatorio ARLOG".
- 11 - Acceso a "Grupos de trabajo" con profesionales experimentados en diferentes temáticas.
- 12 - Acceso a nuestra Plataforma Arlog Jobs, facilitando contactos y referencias para contratación de personal o bien ser considerado para búsquedas de empresas.
- 13 - Material técnico y bibliográfico del sector.
- 14 - Espacio de "co-working" en las oficinas de ARLOG.

y mucho más!!!

informaté en: www.arlog.org
escribinos a: admin@arlog.org





Soluxa, la mejor solución de hormigón para pisos industriales.



una empresa  **InterCement**

📍 www.lomanegra.com.ar







+140.000m²

Distribuidos en 14 centros
logísticos ubicados
en todo el país.



Sector

ACONDICIONAMIENTO SECUNDARIO

Con flujo unidireccional,
presión diferencial y
aire filtrado.

CUSTODIA SATELITAL

Entrega con distintos tipos de
vehículos, en terminos de
tamaño y climatización.





3 PL CON FOCO EN LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA

CENTRO OPERATIVO

De vanguardia.

Ing. Eifel 4180 (B1667GYF)
Área de Promoción El Triángulo
Buenos Aires • Argentina

(011) 5789-6660
info@log-in.com.ar



CLIMATIZACIÓN DE PLANTA

Crossdocking (15° a 25°)
Planta (de 15° a 25° C)
Precámara (8° a 15°C)
3 Cámaras de frío (2° a 8°C)
2 Cámaras de ultra frío (-22° a -18°C)



LOG-IN



Después de COVID-19

¿CAMBIARÁ LA LOGÍSTICA?

Por Rodolfo Fiadone y Laura Ponasso¹

La pandemia puso a prueba las cadenas de abastecimiento a nivel mundial. Lógicas nuevas aparecieron y otras cambiaron, tal vez de manera definitiva, y sobre ellas se formulan hipótesis y propuestas. A continuación, un repaso general de los planteos².

¹ Director y periodista, respectivamente, del grupo editorial webpicking.com y de Concepto Logístico

² Esta nota se realizó en base a foros virtuales, documentos en sitios de Internet y artículos en diversos medios de comunicación (ver detalle en recuadro de página 30).



Cuando una ola grande cubre la playa de manera inesperada, es difícil saber lo que se encontrará cuando el agua se retire. Seguramente destruirá castillos de arena y arrastrará hacia el mar reposeras y lonas, pero también hará una limpieza, tal vez dejará al descubierto alguna roca, alisará las asperezas, y aportará algunos sedimentos y espuma. Algo parecido ocurre con el COVID-19, un invasor de la cotidianeidad que sumergió a la población mundial de manera inesperada e indetenible, y que aún no está muy claro qué dejará en el mundo cuando se retire.

De manera menos metafórica, puede pensarse en el episodio de COVID-19 como un evento disruptivo único, con múltiples impactos económicos y sociales complejos, que dejarán una profunda marca permanente, como lo expresa la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC).

Es temprano para evaluar todos los cambios que ocurrirán: algunos se pueden predecir con cierta probabilidad, pero para otros habrá que esperar. PIARC pronostica que algunos impactos agudos, como los volúmenes de tráfico, se recuperarán después de la pandemia, de manera aún incierta. Pero hay también determinados impactos positivos, que incluyen la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

(GEI) y contaminantes por parte del transporte, con la consecuente mejora de la calidad del aire, disminución del ruido, y caída en la cantidad de accidentes de tráfico.

Fernando Balzarini, director regional de Miebach Consulting y ex presidente de ARLOG, señala que los profesionales logísticos están constantemente perfeccionándose y aprendiendo estrategias y tácticas para lograr una composición perfecta en función de usuarios y operadores, pero que esa receta ha cambiado, porque “el cambio hoy domina y se acelera”, en un contexto de fuertes limitaciones en infraestructura y capitales blandos. Para Balzarini “ese es el nuevo contexto, y por eso hay que ser creativos y resilientes”. Apunta que los principales cambios se centran en la forma de consumo –a través del *eCommerce*–, y en la forma de trabajo –basada en el teletrabajo en los casos en que es posible–, y destaca que “parecería que cambiará de manera permanente la forma de relacionarnos en el ámbito laboral, dejando de lado el contacto personal al que estábamos tan habituados, para pasar a una forma distinta basada en las herramientas que ofrece Internet”.

Para Federico Lozano, director de Mercado Envíos, “la percepción de calidad del ciudadano ha cambiado, y este



Preparación de cajas solidarias de la iniciativa #Seamosuno con participación de CEDOL y numerosos operadores logísticos.

cambio es el que tenemos que comprender para alinearnos con él, descifrarlo, y proponer nuevas soluciones”, en tanto que para Hernán Sánchez, presidente de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), y ex presidente de ARLOG, hay una ansiedad por “recuperar costumbres a las que estamos habituados, pero también descubrimos otras cuestiones que mejoran la vida cotidiana –como la comunicación virtual y los hábitos de compra con entrega domiciliar– ; y encontramos en los procesos de las empresas oportunidades de mejora que no pensábamos, e insuficiencias que nos llevan a replantear, a nivel de sociedad en general, y a nivel de las operaciones logísticas en particular, la forma en que hacemos las cosas”.

ENFOQUE MACROECONÓMICO

El panorama de la economía que se avecina no es alentador: en el Informe Macroeconómico 2020, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), destaca que por los efectos del COVID-19, el PIB de América Latina y Caribe se contraerá entre 1.8 y 5.5 % en 2020, en tanto que el informe

semestral de América Latina y Caribe del Banco Mundial estima una caída del PIB regional de 4,6%.

Con el antecedente del marco de estancamiento/retracción del comercio mundial de bienes en 2019 (0,1% en volumen y 3% en valor), la OMC estima caídas de 13% (optimista) y 32% (pesimista) para este año. Para América Latina, estas estimaciones se ubican en 12,9% y 31,3%, según el escenario, en tanto que el FMI proyecta una disminución del comercio mundial de bienes y servicios del orden del 11% para 2020. En junio, el FMI proyecta para la Argentina una caída del Producto Bruto Interno de 9,9% en 2020, con una recuperación de 3,9% en 2021. Estas cifras se agravaron desde las predicciones de abril, cuando había previsto una caída de 5,7% y una recuperación de 4,4% para el 2021.

CAMBIOS EN LAS CADENAS DE ABASTECIMIENTO

Todos los especialistas consultados en esta nota coinciden en que cambiará el modo de gestionar las cadenas de abastecimiento. Más allá del posible crecimiento del near-

sourcing (ver más adelante), un cambio fundamental que parece avecinarse está ligado al manejo de inventarios.

Juan Carlos Varnier, gerente de Logística de Toyota Argentina, opina que se deben “repensar las operaciones logísticas, frente a la fuerte caída de operaciones prevista en el corto y mediano plazo en el mundo y muy especialmente en la Argentina”, y redefinirlas adecuadamente al contexto de los próximos años, “caracterizado por una fuerte reducción de servicios logísticos y una tendencia a stocks de seguridad más altos para evitar el desabastecimiento y cubrir incertidumbres, particularmente en aquellas cadenas que enfrentan mayores dificultades de transporte, lo cual obligará a replantear los postulados que asocian las buenas prácticas logísticas a un flujo tenso con stocks mínimos”.

Jorge Tesler, director de TGI Argentina y del Foro Logístico Buenos Aires, se pregunta si lo que hemos aprendido en el pasado servirá para diseñar nuevas redes logísticas, y afirma: “Llevamos años manejando conceptos, diseñando, e implementando soluciones que tienen que ver con el almacenamiento y la distribución, y todo entra en una etapa de completa revisión”.

Las empresas tendrán que redefinir sus proyecciones considerando las nuevas variables del mercado y su inestabilidad. Los impactos en el capital de trabajo, el abaste-

cimiento y las capacidades operativas serán los principales *drivers* a monitorear, y el proceso de S&OP (*Sales & Operations Planning*) será crucial para maximizar la rentabilidad con un costo logístico y financiero eficiente. En esta línea, Federico Lozano sostiene la obligación de repensar el posicionamiento de inventarios, la forma de hacer las compras y el uso de recursos combinados con los colegas.

LOGÍSTICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Carlos Tejedor, consultor en cargas masivas y de proyecto en Plate Brokers Argentina, observa que el tamaño de la crisis es considerable a nivel mundial y, por lo tanto, todos los sectores del negocio marítimo se verán afectados. “La supervivencia de muchos dependerá de cómo puedan adaptarse rápidamente, primero para actuar ante la coyuntura y luego con planes claros de largo plazo”, dice.

“Antes de la pandemia, las navieras ya estaban en situación financiera muy delicada: siete de las once más grandes compañías se encontraban en situación de riesgo, y la actual caída en las cargas las ha empeorado”, expresa Duncan Glass, gerente de terminal en Exolgan. ¿Podremos esperar fusiones? Considera que no será posible, pues



TECNOLOGÍA

INNOVACIÓN Y CREATIVIDAD
#SOMOSLOGINTER



VOICE
PICKING



PICKING
REALIDAD
AUMENTADA



SEGUIMIENTO
TIEMPO REAL



EXTRANET



TRACKING



B2B



A través de la Tecnología, optimización de procesos e integración de los sistemas, Loginter desarrolla soluciones flexibles e innovadoras que incrementan notablemente la calidad y productividad de las operaciones logísticas.


loginter

quien adquiera una empresa de estas deberá hacerse cargo de pasivos inmensos, pero sí habrá ampliaciones o modificaciones de las alianzas, o fusiones de servicios para operar menos barcos más grandes. Sobre este punto, hace notar que en abril se botó el portacontenedores más grande del mundo, el HMM Algeciras de 24 mil TEUs, siguiendo la tendencia de incorporación de mega buques por la cual los que están en producción en los astilleros, o ya entrando al mercado, superan todos los 15 mil TEUs. “La oferta supera a la demanda: la consecuencia será el desguace de los barcos más chicos, y podemos esperar que a la costa este de América del Sur lleguen solo barcos de tipo *Very Large Container Ship*, de entre 7 a 10 mil TEUs”, pronostica.

Alfonso Mingo Jozami, gerente general del Centro de Navegación, expresa que a efectos de que la Argentina pueda aprovechar las oportunidades que surjan de esta etapa, hay necesidad de generar mayor eficiencia, que se traduzca en baja de costos y aumento de competitividad. Entre las oportunidades de mejora en circuitos de transporte y logística, señala la optimización de los procesos de gestión documental, control y autorizaciones de la Administración Pública, la implementación de medidas del Acuerdo de Facilitación de Comercio, el desarrollo de los sistemas de transferencia electrónica de datos –garantizando su seguridad con herramientas como el *blockchain*–, la profundización de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), con un solo portal de gestión con todas las dependencias del Estado, así como la implementación del Operador Económico Autorizado, que permite que la Aduana entregue beneficios a las empresas que cumplan con normas de seguridad de la cadena logística.

Con la incertidumbre económica y su impacto en la facturación post pandemia, Duncan Glass cree que será imperativo el establecimiento de un plan de elevada reducción de costos y de búsqueda de nuevos negocios e ingresos por parte de los puertos, que seguramente significará posponer y/o suspender proyectos y/o inversiones, dependiendo de la disponibilidad de fondos.

Para Glass, un posible nuevo negocio reside en extender el alcance del puerto hacia los lugares de origen o destino de la mercadería en tierra, generando valor y simplificando las transacciones de los exportadores/importadores, dejando de verlo solo como un nodo entre la tierra y el agua.

Sin embargo, “para extender el alcance e influencia de los puertos, se necesita contar con una red de servicios conectada con plataformas digitales inteligentes, que generen visibilidad y transparencia y que puedan colaborar con otras plataformas de la *supply chain*”. Coincide con Jozami en que sería muy positivo retomar el desarrollo de la VUCE. Para que estas plataformas puedan colaborar eficientemente entre sí, entiende que hace falta estandarizar los datos, aumentar la digitalización y agilizar las transacciones digitales entre todos los actores, inclusive con las autoridades regulatorias, de modo seguro y confiable. “La conectividad y el uso de las tecnologías inteligentes, con la ayuda de las automatizaciones, serán los motores principales que garantizarán la sustentabilidad de la industria portuaria futura”, afirma.

En cuanto al comercio internacional de Argentina con los países limítrofes, Silvia Sudol, especialista en transporte internacional de cargas, considera que tras la pandemia, quedará la imperiosa necesidad de migrar a sistemas de controles fronterizos mucho más informatizados: “Deberemos aplicar más tecnología en los camiones y en todo el sistema logístico, porque en un momento de emergencia como el actual, muchas operaciones quedan paralizadas o con un impacto muy negativo, por no haber dado el salto cuando tuvimos que hacerlo”.

CARGO



Transporte



Warehousing



Distribución

www.grupocargo.com

+54 (351) 4971700

comercial@grupocargo.com



NEAR-SOURCING

Una de las consecuencias que pueden esperarse del cambio en las cadenas de abastecimiento es el crecimiento del *Near-Sourcing*, es decir la valoración de los proveedores próximos adonde las empresas realizan las manufacturas o venden sus productos finales, en forma contrapuesta al –hasta ahora– creciente *outsourcing*, que externaliza las operaciones de fabricación hacia lugares con costos más bajos de mano de obra, insumos y/o impuestos.

Para Alejandro Wolf, presidente de Yusen Logistics (Argentina) esta crisis puso en evidencia la fuerte dependencia que todo el mundo tiene de China y de los países del sudeste asiático de muchos suministros clave, y visibilizó la extrema longitud de las cadenas de abastecimiento actuales, con sus complejidades, trasbordos y problemas de aprovisionamiento. Xavier Farrés, gerente de Desarrollo de Negocios de Miebach Consulting España, señala que, ante la crisis, las cadenas de suministros basadas en *Just in Time* funcionaron mal y los consumidores revalorizaron la “producción cercana”, pero no solo por los “argumentos corrientes basados en la sustentabilidad ambiental”, sino que vieron que no tuvieron problemas para conseguir los productos que se obtienen cerca –como alimentos–, a diferencia de los que se originan lejos.

Wolf sostiene que el mundo ya asistió a dos sucesos recientes de impacto global: en 2008, la crisis de las *sub prime*, y ahora en 2020, la pandemia de COVID-19, y que en ambos quedó en evidencia la falta de equilibrio en el comercio internacional, por lo que posiblemente veamos un cambio, buscando acortar cadenas y relocalizando

proveedores y fabricantes, lo cual podría, en algunos aspectos, favorecer a la Argentina.

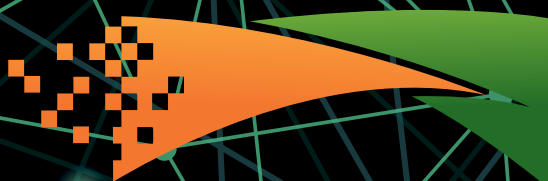
“Nuestro país no está mucho más cerca que China de los grandes centros de consumo del hemisferio norte, por lo que no debe pensarse que los países ricos mudarán alguna fábrica, pero –dice Wolf–, se pueden abrir otras oportunidades, ya que tenemos una inmensa capacidad de producción de alimentos y de productos vinculados a la energía –como el litio–, como para convertirnos en un gran proveedor de la región América del Sur”. No obstante, señala que se necesita que las políticas públicas acompañen un proyecto de *near-sourcing* regional y brinden una oportunidad de crecimiento en materia industrial y logística en el corto plazo.

Desde otro ángulo, Jorge Tesler opina que es el momento de pensar en regionalizar la logística en el país: “Aún trabajamos con una logística muy centralizada; se originan importantes volúmenes de carga desde los grandes centros de distribución y donde se origina la producción, que dan lugar a largos viajes de vehículos de carga que retornan vacíos. Deberíamos repensar esta situación, que, en parte, está dada por la propia geografía del país y por la naturaleza de la generación de los productos en cada región”. Para Tesler, esta es una gran oportunidad para insistir en la creación de redes logísticas regionales, que promuevan las producciones prioritariamente de alimentos en cada zona/región para establecer redes y canales de distribución más cortos, con menos recursos de traslados, preparaciones, grandes espacios, etc., y así ayudar a salir de una situación muy penosa en lo económico.





NOS SUMAMOS AL EVENTO QUE
LINKEARÁ EMPRESAS CON PRODUCTORES



Expoagro
DIGITAL

EL 9 Y 10 DE SEPTIEMBRE
CAPITAL DIGITAL DE LOS AGRONEGOCIOS

**LOGISEED ES LA LOGÍSTICA
OFICIAL DE EXPOAGRO**



SiREnFi

Sistema Integral de Recupero de Envases Fitosanitarios



soluciones@logiseed.com
www.logiseed.com



GESTIÓN DE LOS ALMACENES

El cambio en los hábitos de consumo, desde la forma de adquirir los productos a través de canales *online*, hasta el propio *mix* de productos, impacta en la distribución de locaciones y pasillos dentro del almacén.

Además, la necesidad de distanciamiento social para evitar contagios genera restricciones en la cantidad de personal y en el manejo de los turnos de trabajo, lo cual obliga a una mejora de la gestión de las operaciones, a través de la optimización del uso de los recursos con nuevas estrategias de *picking*.

Federico Lozano explica que Mercado Envíos diseñó una estrategia de operación basada en células o pequeños grupos, que trabajan de manera separada entre sí para que, si alguno de los operadores contrae el virus, se puede conocer perfectamente con quienes trabaja y así aislar a ese grupo sin perjudicar la operación completa.

“Cada vez más veremos en las empresas equipos multifuncionales preparados para resolver temas concretos, con una duración definida en el tiempo, que aparecerán y desaparecerán de acuerdo con la tarea a realizar: es decir, empezaremos a trabajar en organizaciones más líquidas que evolucionarán según las situaciones”, opina Xavier Farrés.

ECOMMERCE Y LOGÍSTICA CAPILAR

Alejandro Rodríguez, gerente general de GS1 Argentina, observa que la demanda de los consumidores se empezó a canalizar en el *eCommerce*, al punto que, en las grandes cadenas de supermercados, tres de cada diez clientes son nuevos, y algunas triplicaron la cantidad de pedidos recibidos, lo que significó un crecimiento en este canal que no se esperaba hasta dentro de tres años.

Observa que, incluso categorías de productos que antes eran adquiridos en un punto de venta físico, como alimentos frescos y vegetales, ahora son también demandados por *eCommerce*. “¿A qué lleva esto?: El piso del *eCommerce* será muy diferente al terminar la pandemia. Los operadores y *retailers* saben que muchos de estos clientes nuevos llegaron para quedarse, con lo cual tendrán que adaptar sus plataformas, tanto de sistemas como de operaciones”, dice Rodríguez.

El impacto mayor tendrá que ver con dónde y cómo cada comprador quiera recibir los pedidos o si prefiere retirarlos a través de sistemas como el *click & collect* (entrega en el comercio directamente al baúl del auto), *pick to store* (retiro en la tienda), o *e-lockers* en lugares estratégicos.

Jorge Tesler también destaca la futura complejidad que la adopción masiva del *eCommerce* implicará para la distribución capilar de las grandes ciudades, como Buenos Aires, Córdoba o Rosario, que ya estaban colapsadas. Opina que hoy se debería insistir en el concepto de micro plataformas



SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRALES

APORTAMOS
SOLUCIONES
A LAS NECESIDADES
DEL CLIENTE



www.celsur.com.ar

urbanas de distribución: “espacios en las zonas céntricas de la ciudad, donde se pueda hacer *cross docking* en horas de baja densidad de circulación de gente”. Destaca que ya existen algunas iniciativas, pero que para lograrlo es necesario definir la participación del Estado, las habilitaciones, los espacios preferentes disponibles, las condiciones operativas, los prestadores del servicio logístico y los costos asociados.

A la preocupación anterior cabe sumar lo expresado por Agustina Calatayud, especialista senior en transporte en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): “Es probable que los patrones de movilidad de las personas hayan cambiado cuando termine la pandemia. Datos provenientes de China permiten anticipar que un grupo significativo de personas que antes utilizaban el transporte público migrarán hacia otros modos de transporte y retornen al uso del vehículo particular, el cual hasta ahora era desalentado por cuestiones ambientales”. Además, expresa que pueden surgir nuevos puntos de congestionamiento en las ciudades, a partir del mayor número de vehículos en circulación y, con eso, el incremento en los retrasos y costos para ciudadanos y ciudades, coincidiendo con José Barbero, decano del Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín, quien prevé que en el futuro muchas personas seguramente no querrán viajar en el transporte público (aun cuando se cumplan los protocolos), previniéndose una derivación de viajes hacia el transporte individual y no motorizado.

“Cabe pensar entonces que el incremento del *eCommerce* y los cambios en los patrones de movilidad de las personas obliguen a poner todo en cuestionamiento y a revisar aquello que veníamos pensando”, concluye Tesler.

LOGÍSTICA COLABORATIVA

Para Jorge Tesler, las estrategias para enfrentar el COVID-19 llevan a pensar que los procesos colaborativos, “de una vez por todas, se pueden poner en evidencia”, aprovechando los recursos que no se utilizan en algunos servicios para compartirlos con otros que los necesitan y no los tienen, y así beneficiarse ambos. ¿Cuáles serían los requisitos para que esto ocurra, más allá de la voluntad y las actitudes de cada jugador? Cree que las condiciones son:

- Tecnologías. No solo tecnologías transaccionales, sino también las necesarias para el análisis y la transparencia de información (sensorización, *big data* con inteligencia artificial, etc.)
- Estandarización de los procesos logísticos. Estándares no verticales, cada uno dentro de un ámbito empresarial o sectorial, sino horizontales, por los que los procesos sean más universales, para que la colaboración no tenga barreras en ese sentido.



ZARCAM

LOGISTICA

ZÁRATE, PARQUE INDUSTRIAL PILAR y CÓRDOBA



Nuevo Centro de distribución en Zárate de 35.000 m²

Ruta Provincial N° 6 Km 207,94 Zárate, Buenos Aires

Teléfono: 03487-576000 y líneas rotativas

info@zarcam.com.ar www.zarcam.com.ar



Toma de temperatura a un chofer antes de ingresar a Exolgan.

LOGÍSTICA 4.0

La necesidad de apoyarse en las nuevas tecnologías basadas en información, comunicación, sensores, y otras, que ya era vista como fundamental para lograr mayor eficiencia antes de COVID-19, toma un lugar preponderante ahora y en la visión de futuro. “Ante situaciones de incertidumbre como la actual, debería tomarse mayor provecho de los motores de cálculo digitales, que hoy ya están en condiciones de simular situaciones”, señala Xavier Farrés. Hernán Zavaley, experto en *supply chain* de consumo masivo y empresas de servicios y ex director en el Comité Ejecutivo de una cadena de retail internacional, dice: “Las encuestas muestran que el Corona Virus aceleró muchas tomas de decisión, dando la posibilidad de testear soluciones e implementarlas rápidamente, a pesar de que tener algunos errores”. Y se refiere a cinco ejes:

- **Big data:** aprovechar los datos que tienen las empresas en sus sistemas de gestión, sumándoles geolocalización de los recursos y variables exter-

nas como el tráfico, el clima o de las redes sociales, para acumular información útil para diseñar una red logística adaptada a cada situación.

- **IOT (Internet of Things):** tener trazabilidad en todos los activos de la empresa, camiones, contenedores, pallets, productos, choferes, vehículos de transporte, de servicio, de apoyo, mediante RFID, etiquetas *bluetooth*, *beacons*, información de GPS o NFC.
- **Realidad virtual y realidad aumentada:** simular proyectos o flujos en los centros de distribución y de transporte, y realizar capacitación virtual interactuando directamente con el activo o con el flujo correspondiente.
- **Robótica:** lograr más velocidad y eficiencia en las operaciones.
- **Inteligencia artificial,** asociada a la robótica: permitir que los diferentes activos resuelvan situaciones como si lo hiciese un humano: vehículos autónomos, procesos de picking automatizados o estimaciones de demanda en tiempo real.

LINK SOLUCIONES
LOGISTICAS



Operador Logístico Integral

ALMACENAMIENTO

TRANSPORTE
Y DISTRIBUCIÓN

LOGÍSTICA
DE COMERCIO
EXTERIOR

SERVICIOS
DE VALOR
AGREGADO

Gestionamos
toda la cadena
de distribución.



+54 11 5365 7671
info@linklogistica.com

www.linklogistica.com

LINK SOLUCIONES
LOGISTICAS



Preparación de pedidos en ZARCAM.

Sin embargo, en un documento reciente, Mauricio Agudelo, coordinador de la Agenda Digital CAF y del Observatorio CAF para el Ecosistema Digital, advierte que si bien en América Latina, en líneas generales, no hay falencias en términos de adopción tecnológica madura en los sectores productivos, sí lo hay en las cadenas de aprovisionamiento. Dice: “Los desafíos son críticos en la incorporación de tecnologías disruptivas que facilitan la inteligencia, la autonomía, la computación en la nube y los análisis de grandes volúmenes de información, entre otros. Las falencias en la cadena de aprovisionamiento se agravan cuando se analizan las debilidades de diferentes actores de la cadena logística, por ejemplo, la baja digitalización del transporte terrestre y la falta de estándares comunes para la comunicación interorganizacional. Esto representa una debilidad importante para afrontar las disrupciones en la cadena de aprovisionamiento ocasionadas por la pandemia”.

TRAZABILIDAD

El COVID-19 reveló la importancia de la estandarización de la información y la trazabilidad para poder hacer un seguimiento efectivo de los casos detectados y de cualquier insumo o dispositivo médico utilizado en los protocolos de salud, dice Alejandro Rodríguez.

“La identificación de quienes viajaron desde el exterior hacia nuestro país fue esencial a la hora de detectar los primeros casos. A medida que la pandemia avanza, los controles se ajustan: el movimiento de las personas y sus círculos de contacto debe ser cada vez más minucioso, y también la trazabilidad del material utilizado por el sector de la salud y por el de seguridad que trabaja en las calles”.

Explica que Argentina cuenta con herramientas aptas para intensificar y profundizar las medidas ya tomadas, como la implementación de estándares de identificación en productos de consumo masivo, y destaca que desde hace más de veinte años existe la trazabilidad en el sector de la salud, con un resultado que “ha sido superador, ya que permite mantener la identificación de una cantidad de medicamentos no sólo por su código sino también por el número de lote, fecha de vencimiento y número de serie”.

Para Rodríguez, “hoy estamos frente a una nueva oportunidad para seguir trabajando más fuertemente en la mejora de la cadena de salud y llegar a una trazabilidad de medicamentos de punta a punta y a un registro de tratamientos que aseguren la salud de las personas”, para lo cual GS1 pone a disposición los estándares abiertos e independientes de la tecnología a través del Sistema Global GS1, basado los códigos de barras y sus sucesores como el Datamatrix, el QR o RFID.

ENTREGAS EN 24 HS.

EN TODA NUESTRA
AREA DE COBERTURA



Seguimiento
de remitos
ON LINE



Garantía de
entrega dentro de
las 24 hs. hábiles



Depósito con personal y
cámaras de seguridad las 24 hs.
Vehículos con rastreo satelital



Mercado Central Nave D1 - 4918-9000/7766 - www.expresosuburbano.com.ar

EL CAMINO NOS UNE

AMBIENTE

De acuerdo con el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), las muertes causadas por el COVID-19 en distintas partes del mundo puede estar asociada a la mala calidad del aire, y el transporte es responsable de cerca de la mitad de la contaminación en las ciudades latinoamericanas, por lo que un cambio hacia la movilidad eléctrica aumentaría la resiliencia a la pandemia y a eventuales episodios sanitarios.

Según PNUMA, esta transición también sería estratégica para modernizar la producción regional de vehículos y fomentar nuevas cadenas de valor en el sector automotor, como el cobalto o el litio, con la ventaja de que el desarrollo de la infraestructura eléctrica y de los sistemas de carga también crean puestos de trabajo y promueven nuevos modelos comerciales.

A fines del 2019, las preocupaciones sobre la relación entre la logística y el ambiente estaban centradas en el cambio climático y en la polución del aire, y en las dificultades que el incremento del *eCommerce*, con entregas más atomizadas y en horarios aleatorios, implicaría en el tránsito en las ciudades. Ante la explosión de ese método comercial, las complicaciones se potenciarán.

El inesperado y global banco de pruebas sobre emisiones que la inmovilización por el COVID-19 generó permite apreciar, en imágenes satelitales de la NASA, cómo disminuyó la presencia de contaminantes en los centros urbanos, y de GEI a nivel planetario, por lo que puede esperarse que los ambientalistas sumen presión para que las medidas de rápida transformación de los transportes hacia motorizaciones limpias tomen mayor impulso, sobre la base de las evidencias obtenidas¹.

BUENAS PRÁCTICAS

Para Marcelo Morandini, consultor en *supply chain* y ex director de Logística de Unilever Argentina y América Latina, la pandemia transformó los escenarios y los comportamientos: toda organización tiene su propia cultura, un “ADN”, y entenderla es entender cómo interactúan los empleados, y cuáles son los comportamientos potenciadores o inhibidores en el trabajo diario.

¹ Sobre cambios en la motorización de los vehículos de cargas ver el artículo “El fin del gasoil” en *Concepto Logístico* Nro. 25.



“Dependiendo del tipo de cultura y de la forma de trabajar, se generan pérdidas de energía, normalmente por fallas de comunicación, desconfianza, falta de roles bien definidos, objetivos poco claros y mal liderazgo, pero estas pérdidas pueden ser medidas y reducidas”. Para Morandini, la crisis de COVID-19 sirve para enfocar las prioridades en alinearse a trabajar sobre objetivos comunes, y enfatiza que “variables tan importantes como el plazo de entrega, la hora de llegada del camión o el manejo de los *stocks* se convirtieron en unos de los principales aliados para transmitir tranquilidad a la población”.

Hernán Sánchez opina que “la contratación madura de servicios fue fundamental”. “Esto implica no solo buscar el mejor precio, sino chequear que las empresas que contratamos compartan nuestros valores y políticas. Las empresas que han comprendido que sus proveedores deben estar a la altura de las mismas circunstancias en que ellas se manejan son las que lograrán superar la crisis, aprender y crecer”, sostiene.

Morandini observa que varias cosas fueron cambiando en la forma de coordinar las cadenas: “Ventas colaboró con *planning* y SC, los clientes con *customer service* y logística; las plantas con SC y los proveedores para tratar de apuntar al objetivo común. Fluyeron procesos rápidamente, cuando habitualmente en empresas de hasta primera línea tardan entre 5 y 6 meses para un lanzamiento; la pandemia impulsó la toma de decisiones, la creatividad y la flexibilidad, y en dos semanas se presentaron las innovaciones que el mercado necesitaba”. Centra expectativas en que se pueda mantener la confianza y la transparencia que se generó en este período.

Matías Álvarez Piris, gerente general de Zarcam Logística, pone énfasis en la importancia de la comunicación interna entre todas las áreas de la compañía para poder actuar de manera ágil y ordenada, y que las decisiones sean

Logística puerta a puerta.

LLEVAMOS SU NEGOCIO A UN MEJOR DESTINO



- Logística para eCommerce

- Home Delivery

- Logística para Marketing

- Trade Marketing

- Cobertura nacional 100% propia a través de nuestras 60 sucursales en todo el país

- Logística Puerta a Puerta.

- Distribución en la Última Milla



ARGENTINA : Casa Central, Ferré 6660 (CABA)

Tel.: 0810 222 8782



aceptadas por todos los colaboradores, comprendiendo su importancia, y también destaca que las políticas de certificación de normas de sustentabilidad y calidad establecen un marco de referencia para actuar adecuadamente.

Pablo Beltrán Simó, gerente de Logística y Servicio al Cliente para el Cono Sur del Grupo Cepas y Fernando Antón, gerente de Gestión de las Personas del Grupo Logístico Andreani destacan que es muy importante la cercanía con los operarios, la comunicación con ellos y trabajar en su contención emocional, ya que los cambios son muchos y muy rápidos, lo cual genera ansiedad y estrés, no solo en las personas sino también en sus familias, que se preocupan y transmiten esa tensión al trabajador.

Gabriel García Polignano, director de Operaciones de Cel-sur Logística, destaca que la limpieza “tal vez sobreactuada” que impone la pandemia está generando hábitos de higiene muy positivos y que habrá que aprovechar en el futuro e incorporarlos definitivamente como buenas prácticas.

INFRAESTRUCTURA: EL DESAFÍO PARA LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

José Barbero, refiriéndose a lo profundo y complejo que es el desafío a enfrentar, expresa: “Eso nos lleva a preguntarnos cuán preparados están los estamentos estatales en nuestro país para analizar el problema, si cuentan con la organización, los recursos humanos, la información y las herramientas de análisis necesarias. La coordinación entre jurisdicciones será un aspecto crucial, ya que el sistema de transporte se encuentra bajo las esferas de competencia del gobierno nacional, de las provincias y de los municipios”. En consecuencia, concluye: “La magnitud

de los problemas, la escasez de recursos y la necesidad de enfrentar situaciones novedosas coordinando políticas públicas serán una prueba elocuente de lo necesario que es contar con instituciones sólidas, con las capacidades necesarias para la gestión de una agenda tan diversa y relevante como la del transporte”.

EN SÍNTESIS

El COVID-19 puso en evidencia lo bueno y malo de la actividad logística. Las empresas preparadas tecnológicamente, con buenas prácticas en el fuero interno y en la relación con su clientes y proveedores, mostraron mayor resiliencia que las otras, aunque queda en evidencia que aún hay mucho por hacer en cuanto a nuevas tecnologías aplicadas a la *supply chain*. Los paradigmas de *outsourcing*, stocks reducidos y *just in time* se ven sometidos a fuertes cuestionamientos y surge la necesidad de replantear políticas de inventarios y rediseño de flujos. En este aspecto, puede pensarse que la Argentina podría generar una política de *near-sourcing* con otros países del continente, que los beneficiaría a todos. En la logística internacional por agua se acentuará la tendencia hacia la utilización de buques más grandes, con la consecuente disminución de servicios y la posible unificación de muchos de ellos, y en lo que respecta al vínculo con países limítrofes se hace imperiosa la implementación de tecnología más moderna en los cruces fronterizos. Por último, el impacto en la logística de última milla en las ciudades se verá altamente afectado por el inusitado crecimiento del *eCommerce* y la mayor congestión derivada de la necesidad de las personas por viajar de manera más atomizada.

HAY QUE ADAPTARSE RÁPIDO

Por Raúl Garreta, presidente de ARLOG

El escenario post-COVID-19 nos dejará muchas enseñanzas, afianzando nuevos modelos y descartando algunas costumbres muy arraigadas, hasta ahora, en la forma de trabajo.

Del desarrollo y el cumplimiento de protocolos muy específicos, y la necesidad de resolver situaciones excepcionales “no planificadas”, rescato un enfoque distinto para el futuro en aspectos sanitarios, nuevos métodos, mejores prácticas para el cuidado de la gente y la necesidad de acompañar al personal pensando también en sus familias.

La película se moverá cada vez más rápido y no podremos dejarnos estar ni un minuto. Tomar decisiones más rápidas será una obligación para adaptarnos a las nuevas demandas del mercado.

El crecimiento exponencial del eCommerce es un ejemplo de la transformación. Nos plantea un desafío inmenso en cuestiones de servicio al cliente y gestión de la cadena de abastecimiento. La tecnología también continuará requiriendo cambios a mayor velocidad en los procesos logísticos. Quien no lo entienda así, o no se adapte rápidamente, tendrá problemas y podrá quedar fuera del negocio.



Somos **aliados**
estratégicos de nuestros
clientes

Servicios a medida de cada Industria

Consumo Masivo Agro

Manufactura y Producción

Electrónica y Tecnología

Automotriz E-Commerce

Farmacéutica y Química

FPNC
Ganadores 2017 del
Premio Nacional a la Calidad



2.500
Head Count



+1.400.000
Cajas despachadas por día



+1.200
Camiones In & Out por día



+430.000
M² de Warehouses

Warehousing

Contamos con Sites AAA,
estratégicamente ubicados en
Argentina, Chile, Paraguay
y Uruguay



Transporte & Distribución

Soluciones FTL y LTL de corta,
media y larga distancia.
Cargas Generales, IMO y Termo Controladas.



Desarrollo de Parques Industriales

Diseñamos y construimos Parques
Logísticos con los más altos
estándares constructivos.



www.tasalogistica.com | comercial@tasalogistica.com.ar | Tel. +54 11 4836 8200

MATERIAL CONSULTADO

- Agudelo Mauricio. ¿Cuál es el estado de la digitalización de América Latina para la resiliencia social, económica y productiva? Observatorio CAF del Ecosistema Digital, 07/04/2020.
- Álvarez Piris, Matías. *Entrevista en programa radial Hablemos de Logística*. 28/04/2020
- ARLOG. *Desayuno Virtual Impacto del COVID-19*. Presentación de Hernán Sánchez. 23/04/2020.
- ARLOG. *Desayuno virtual Protocolos de seguridad en el sector logístico*. Presentaciones de Pablo Beltrán Simó, Gabriel García Polignano y Fernando Antón. 21/05/2020
- ARLOG. *Las PyMEs ante la extensión de la cuarentena*. 15/04/2020.
- Barbero, José. *Transporte: Quo vadis?* Paper publicado por el Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín. Mayo de 2020
- BID/INTAL. *Impacto del COVID-19 en el comercio exterior, las inversiones y la integración en América Latina y el Caribe*. Newsletter 23. 27-04-2020.
- Calatayud Agustina. *COVID-19 y movilidad urbana: más congestión en el horizonte cercano*. Blog de transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 16/04/2020.
- Foro Logístico de Buenos Aires. *¿La supply chain argentina está preparada para el COVID-19?* Webpicking.com. Abril 2020.
- Foro Logístico de Buenos Aires. *Webinar Interrogantes de la logística internacional post COVID-19*. Presentaciones de Duncan Glass, Carlos Tejedor, Juan Carlos Varnier, Alejandro Wolf. 28/04/2020.
- Foro Logístico de Buenos Aires. *Webinar Interrogantes Logísticos post COVID-19*. Presentaciones de Rodolfo Fiadone, Marcelo Morandini, Alejandro Rodríguez y Hernán Zavaley. 6/04/2020.
- Jozami Alfonso Mingo. *Cómo garantizar el flujo del comercio exterior en tiempos del coronavirus (COVID 19)*. Masterclass en la Universidad Austral. Abril 2020
- Miebach Consulting de Argentina. *1ra Mesa Encuentro Impacto, gestión y futuro de operaciones logísticas en tiempos de COVID-19*. Presentaciones de Fernando Balzarini, Xavier Farrés y Federico Lozano. 7/04/2020.
- PIARC (Asociación Mundial de Carreteras). *COVID-19: Key lessons for the road community. First PIARC COVID19 webinar*. 21/04/2020.
- Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). *La recuperación post-COVID-19 - Cómo articular respuestas integradas a las crisis sanitaria, económica y climática en América Latina y el Caribe*. Abril 2020
- Rodríguez Alejandro. *La importancia de la trazabilidad en tiempos de coronavirus*. GS1 Argentina. Abril 2020
- Sudol Silvia. Entrevista en portal webpicking.com. 22/04/2020
- Villalta Jorge, Daniel Díaz y Mauricio Lazarte. *Estrategias en Supply Chain para vencer al COVID-19 - Whitepaper compacto*. Miebach Consulting Perú. Abril 2020



CURSO A DISTANCIA DE MANEJO SEGURO DE PRODUCTOS FITOSANITARIOS Y GESTIÓN DE ENVASES VACÍOS

Curso certificado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN – FRA)

Duración del curso: 6 semanas

El curso está dirigido hacia toda persona que
desempeñe (o desearía desempeñar) tareas de:

Producción agrícola

Transporte y almacenamiento de fitosanitarios

Gestión y control ambiental

Aplicación y comercialización de fitosanitarios

Logística inversa

Buenas Prácticas Agrícolas (BPA)

Curso Virtual



Consultar próximas fechas



INFORMES por Correo: utn.c3t@gmail.com

**Logi
Seed**
AGROLOGISTICA

Este curso lo recomienda Logiseed, única empresa con sistema de gestión de envases con trazabilidad individual

RECUPERO DE ENVASES PELIGROSOS DEL CAMPO ARGENTINO

Por Laura Ponasso

Alrededor de 20 millones de envases vacíos de productos fitosanitarios son generados anualmente en Argentina. Según la Ley 27.279, todos los envases vacíos que se producen en el territorio nacional deben ingresar a un sistema de gestión integral debido a su peligrosidad tóxica para la población, implicando una compleja logística de recupero. Las claves para lograrlo: conciencia y capacitación de todos los actores involucrados.



En un local de Santa Victoria Este, en el Chaco salteño, un total de 300 bidones de glifosato vacíos con restos del herbicida fueron secuestrados por personal del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y fuerzas de seguridad. De acuerdo con el diario El Tribuno y otros medios locales, estaban a la venta y un lote ya había sido repartido entre familias de las comunidades wichis y otros pueblos originarios, que los utilizan para almacenar la escasa agua de la zona. “Hace ya dos años, participamos en una operación de cosecha en el norte del país y uno de los operarios nos invitó a tomar mate en su casa. Lo acompañamos y también nos ofreció agua para beber, que nos sirvió de un bidón de agroquímicos con la parte superior



recortada”, relata Gabriel Otero, presidente del Grupo Logiseed América.

Muchas personas están en contacto con productos fitosanitarios y/ o con sus residuos y desconocen el daño que ocasionan en la salud. Daniel Bossio, ingeniero agrónomo y profesor de la cátedra de Transporte de la Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Avellaneda (UTN-FRA), recuerda que, en Expoagro 2020, un joven de Arequito (Santa Fe), le comentó sobre la existencia de un circuito informal de reutilización de bidones, por el que los responsables pagaban 20\$ por cada unidad: “Estos bidones luego eran utilizados para distribuir artículos de limpieza, que los almacenes del pueblo fraccionan en botellas más pequeñas y venden a la comunidad rural de la zona”.

“Es importante darle un lugar de preponderancia a la educación sobre estos temas para quienes están en contacto con estos productos. Como punto de partida, debemos entender que el personal que los opera posiblemente no conoce todos los aspectos y que pequeños descuidos podrían ocasionar lesiones irreparables”, señala Ignacio Sánchez-Chiappe, director del IEEC- Escuela de supply chain management y logística.

NECESIDAD MUNDIAL

El aval hacia el uso de los productos fitosanitarios por parte de organizaciones internacionales, entidades sa-



Centro de Almacenamiento Transitorio (CAT) – Foto Ministerio de Agricultura.

nitarias y gobiernos, cobra sentido al observar el tablero completo. La División de Población de las Naciones Unidas calcula que, en 2050, la población mundial será de 9700 millones de personas, un 30% superior a la de 2017, y que la gran mayoría de este crecimiento se producirá en los países en desarrollo.

Asimismo y de acuerdo con previsiones de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el 80% del aumento de la producción de alimentos necesario para hacer frente a este crecimiento demográfico en los países en desarrollo se obtendrá gracias al mayor rendimiento de los cultivos y al aumento de las cosechas anuales en el mismo suelo ya que solo el 20% del crecimiento de la producción de alimentos provendrá de la expansión de las tierras de cultivo.

Si bien es cierto que en determinadas condiciones también es posible producir alimentos sin necesidad de plaguicidas, las limitaciones son muy amplias y no sería posible alcanzar los volúmenes suficientes.

“Muchas personas sostienen que toda la producción debe ser orgánica, pero en muchos casos se trata de personas que nunca cultivaron de este modo o que no toman dimensión de lo que eso implica”, cuestiona Ignacio Sánchez-Chiappe. Y ejemplifica: “Particularmente, tengo una huerta en la que produzco de manera orgánica y obtengo alimentos excelentes y de calidad, pero lleva mucho trabajo. Si las hormigas destruyen mi huerta, lo tomo como anécdota y voy a la verdulería. Pero no podemos poner en juego la alimentación de la población. Debemos trabajar con el marco sanitario correspondiente”. En otro orden, señala también que podría impactar particularmente en la ecuación económica de Argentina: si no cosechamos, no exportamos, y si no exportamos, no ingresan dólares.

CURSOS ON LINE

ENVASES y EMBALAJES EN LOGÍSTICA y ASPECTOS ESENCIALES EN LOS SEGUROS DE LAS CARGAS

23, 25, 30 de Junio y 2 de Julio

18.00 a 19.30 hs.

(Carga horaria: 6 hs.)

PROGRAMA INTENSIVO EN TRANSPORTES

MODULO 1

DISTRIBUCION, RUTEO y LEGISLACIÓN

7, 14, 16, 21, 23 y 28 de Julio

6 Clases de 1.30 hs. de 18 a 19.30 hs.

MODULO 2

COSTOS ASOCIADOS AL TRANSPORTE

30 de Julio y 4, 6 y 10 de Agosto

4 clases de 1.30 hs. de 18 a 19.30 hs.

MODULO 3

TERCERIZACIÓN OPERADORES LOGÍSTICOS, SEGUROS y CONTRATOS

13, 18, 20 y 25 de Agosto

4 clases de 1.30 hs. de 18 a 19.30 hs.

Recupere
el costo de
capacitación

ARLOG es unidad
capacitadora
de SEPYME



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA



ARLOG modalidad de cursos online

CONSULTÁ NUESTRA OFERTA DE PROGRAMAS IN-COMPANY, IASESORAMIENTO SIN CARGO!

ARLOG | Asociación Argentina de Logística Empresarial

Sede Centro: Tucumán 141, 6° Piso Ñ, C.A.B.A. - Tel.: +54 11 5236. 6172

www.arlog.org - edu@arlog.org

IMPACTO EN EL AMBIENTE Y EN LA SALUD

El uso de fitosanitarios para producir alimentos debe cumplir con las prácticas agrícolas correctas, con independencia de la situación económica de cada país. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el mundo se utilizan más de mil productos para evitar que las plagas afecten o destruyan los alimentos, y cada plaguicida tiene propiedades y efectos toxicológicos distintos, dependiendo de su función, la dosis y la vía por la que se produce la exposición, ya sea la ingestión, la inhalación o el contacto directo con la piel, entre otros factores.

“Si bien ningún plaguicida autorizado para usar en alimentos comercializados a nivel internacional causa efectos genotóxicos¹, cuando una persona entra en contacto con grandes cantidades de uno de estos productos puede presentar una intoxicación aguda y sufrir efectos adversos a largo plazo, entre ellos cáncer y trastornos de la reproducción”, remarca la OMS. Y señala que, si bien la mayor exposición se da cuando el producto está concentrado o la persona se encuentra muy cerca de él, por ejemplo, al manipular el producto, al abrir el envase, al cargar el equipo, al rociar o al ingresar al área tratada, no son los únicos casos.

La población que no se encuentra en la zona donde se utilizan los plaguicidas también está expuesta, si bien a niveles muy inferiores, porque pueden estar presentes de forma residual en los alimentos y el agua que ingieren.

Según un informe elaborado para la ONU en 2017, el uso inadecuado de algunos insecticidas y herbicidas provoca la muerte por intoxicación de 200.000 personas cada año, el 99% de las cuales se dan en países en desarrollo, donde la salud, la seguridad y las regulaciones ambientales son más débiles.

De acuerdo con la OMS, la absorción a través de la piel es la vía más frecuente de intoxicación y los síntomas pueden ser confundidos con los de otras enfermedades, como gripe o estrés térmico. Para evitar los riesgos de intoxicación, el personal que manipula los productos debe utilizar los elementos de protección adecuados: traje de manga larga que cubra las piernas, guantes y botas de goma altas hasta la pantorrilla, anteojos de protección o máscaras faciales para proteger los ojos de las salpicaduras, mascarillas que protejan la boca y la nariz, y delantales, como prenda protectora adicional de gran utilidad para las operaciones de carga, la manipulación de preparados concentrados y la limpieza de los recipientes antes de su eliminación. Las prendas deben ser lavables y es importante que no sean mezcladas con la ropa de uso diario: deben ser lavadas con agua y jabón y guardadas en una habitación limpia, seca y bien ventilada.

¹ La genotoxicidad es una propiedad que poseen ciertos agentes y que se caracteriza por afectar a la integridad del genoma de los seres vivos.



Gabriel Otero en Expoagro 2020.

20 MILLONES DE POSIBLES PROBLEMAS

Entre 1995 y 2014, se produjo un incremento considerable en el uso de fitosanitarios en Argentina, pasando de 73 millones de kg/lts a 304 millones de kg/lts, el cual fue impulsado fundamentalmente por la incorporación de la biotecnología a nivel mundial y a la adopción del proceso de siembra directa a nivel nacional, según la Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes (CASAFA). Y precisa, de acuerdo con el estudio de mercado de 2014 de Pampas Group, que los herbicidas son los de mayor empleo (representaron el 87% del mercado) y son seguidos por los insecticidas (5,78%) y fungicidas (3,14%).

En este contexto, se presenta un peligro derivado y un riesgo de contaminación directa e indirecta tanto al ambiente como a la salud: una gran cantidad de los envases de estos productos no recibe el tratamiento apropiado, permanecen dispersos en el campo o acopiados en galpones, son reutilizados, enterrados, quemados, llevados a disposición final en rellenos sanitarios no aptos, o son incluso comercializados ilegalmente.

Concretamente en mayo de 2020, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de Argentina estima que alrededor de 20 millones de envases vacíos (aproximadamente 17.000 toneladas de plástico) se generan cada campaña, es decir, cada año, y de los cuales alrededor del 60% son bidones de 20 litros².

“Para los años 2015 y 2016 las encuestas realizadas a aplicadores de fitosanitarios en la región señalan la falta de destino apropiado de los envases vacíos de plaguicidas como uno de los tres puntos críticos de la actividad de pulverización”, indica la ingeniera agrónoma Silvia Fanny Martens, en el documento *¿Son los envases vacíos de fitosanitarios un problema ambiental?* (INTA, 2016). Y remarca: “Esto muestra que el problema es percibido, punto fundamental para avanzar con la mitigación del problema”.

Gabriel Otero entiende también que los productores agropecuarios perciben los bidones como un problema y están preocupados por ellos, a partir de la receptividad de las charlas que apoyó en ExpoAgro 2020 sobre esta temática, y en las cuales las personas se acercaban a preguntar qué hacer con los envases. “Al recorrer el interior, encontramos bidones abandonados en cualquier sitio, en caminos rurales y en galpones, por ejemplo”, puntualiza.

Silvia Fanny Martens remarca que los envases vacíos provenientes de la agricultura, carentes de una gestión adecuada, son considerados elementos tóxicos que generan riesgos que se encuadran en la definición de problema ambiental. “Se transforman también en una externalidad negativa, o sea, en un costo que no refleja su precio real en el mercado o que escapa de la transacción propia del mercado en sí. Los envases son

² Los datos fueron tomados del sitio web del Ministerio y pueden variar cada año.



Somos una empresa con más de 20 años de trayectoria en transporte privado de pasajeros.

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Le ofrecemos una alternativa segura para el transporte de su personal desde sus domicilios o puntos de encuentro hasta su lugar de trabajo

1 Vehículos

Vehículos y choferes cumplen con las normas sanitarias que establecen los Ministerios de Salud y Transporte.

2 Protocolo

Desinfectamos todas las unidades luego de cada servicio. También cuentan con alcohol en gel a disposición de los pasajeros. Además los choferes poseen cabinas aislantes.

3 Reducí

Contrata nuestro servicio de transporte privado puerta a puerta y reducí el riesgo de contagio.

CONTACTO

(011) 4544 - 8834

info@dartur.com

+54 9 11 3453 - 2545

Dartur.transporte

www.dartur.com



consecuencia de la aplicación de fitosanitarios, actividad para la cual se dispone de un aceptable nivel de tecnología y un cierto grado de especificidad en operarios. Sin embargo (...) el acondicionamiento de los envases es un ítem en particular para el cual no hay demasiadas respuestas tecnológicas”.

Ya en la década de 1990, la OMS y la FAO recomendaban la prohibición de la práctica de eliminación de envases de plaguicidas por incineración o enterramiento. Hoy está comprobado que la incineración de plásticos y plaguicidas por medio de fuego no controlado no elimina completamente los componentes peligrosos y genera emisiones tóxicas permanentes en el medioambiente, en tanto que el enterramiento también es riesgoso porque los envases de plástico no se biodegradan.

“Si los envases vacíos son enterrados en una cava, con las lluvias contaminan las napas de agua subterránea y dañan la salud de las personas que la utilizan en los alrededores; y si son dejados cerca de cursos de agua, estos contaminan el ecosistema fluvial y pueden afectar al ganado que toma agua de ese allí”, remarca Daniel Bossio.



Daniel Bossio.

PUESTA EN ORDEN Y UN MARCO ESTABLE

En 2015, la OMS y la FAO publicaron el *Código Internacional de Conducta para la Gestión de Plaguicidas*, cuyas normas tienen por objeto: adoptar el enfoque de “ciclo de vida” en relación con el manejo de los plaguicidas para abordar todos los aspectos principales relacionados con el desarrollo, el registro, la producción, el comercio, envasado, etiquetado, distribución, almacenamiento, transporte, manipulación, aplicación, uso, disposición final y seguimiento de estos productos, así como el manejo de los residuos y envases de los mismos. Y establece que los gobiernos y la industria deberían cooperar además en la reducción de los riesgos.

En esta línea y tras el antecedente de experiencias en otros países, en 2016, se sancionó en Argentina la Ley 27.279, que establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión de los envases vacíos de fitosanitarios, en virtud de la toxicidad del producto

La inversión más original



Camiones
Buses

- ✓ Mano de obra experta
- ✓ Tecnología de última generación
- ✓ Repuestos Originales

Promociones especiales



Servicio
Postventa

Puro ADN Volkswagen



Ignacio Sánchez Chiappe.

que contuvieron, requiriendo una gestión diferenciada y condicionada”, y plantea la obligación de que todos los envases vacíos de fitosanitarios utilizados en el territorio nacional ingresen a un sistema de gestión integral de envases vacíos de fitosanitarios.

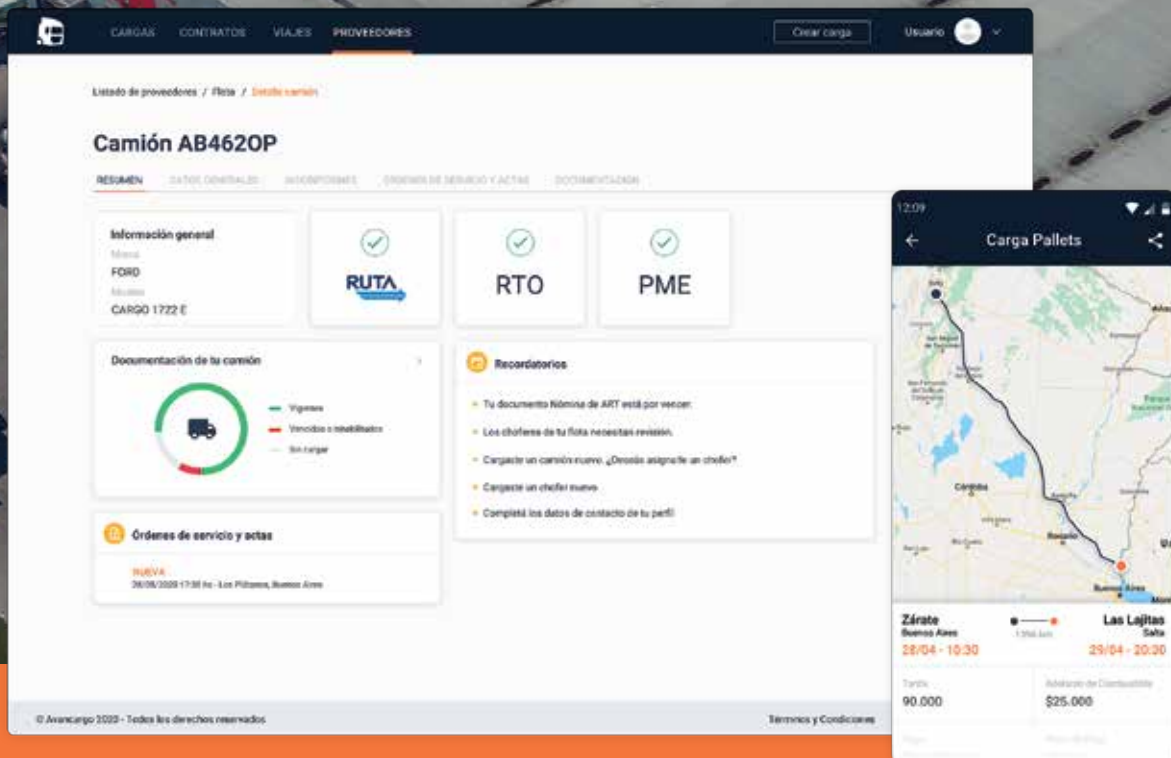
UNA SOLUCIÓN LOGÍSTICA

Hasta la sanción de la Ley 27.279, el sistema de gestión de envases de productos fitosanitarios presentaba fisuras en todos sus engranajes: en la distribución, en la aplicación y en la disposición final. En este contexto y para dar una solución al problema social y ambiental que conlleva, el Grupo Logiseed América, creó y patentó lo que se presentó como un sistema integral para el recupero de envases fitosanitarios: SIRENFI.

Gabriel Otero explica que la propuesta contempla todos los pasos que van desde la fabricación del envase –de la mano del fabricante de envases Plásticos Lago–, el desarrollo del sistema de trazabilidad a partir de *chips* de radiofrecuencia que se introducen en cada envase, que además llevan impresos el código QR y de barras desde la fabricación del mismo –desarrollado por ID First que cuenta con el soporte de RFID Inc., empresa de Estados Unidos que se dedica a la identificación por radiofrecuencia desde 1984–, y la logística inversa –a cargo de Logiseed–, que implica recoger todos los envases, verificar que hayan tenido el “triple lavado y perforado” (que hayan sido enjuagados con agua tres veces o hayan tenido el lavado a presión, inmediatamente luego de ser utilizados, y pinchados en la parte inferior para inutilizarlos) y llevarlos a un centro de almacenamiento transitorio o a una planta de recupero, en donde se prensan para luego ser retirados y destinados al reciclaje para la fabricación de productos que no tengan contacto directo con el ser humano y puedan afectar la salud, como por ejemplo reductores de velocidad, cercos, carteles de señalización o durmientes para el ferrocarril, entre otros usos. Los bidones que no fueron sometidos al triple lavado son destinados a disposición final por incineración o valorización energética, mediante su utilización como combustible en hornos cementeros.

SIMPLIFICAMOS EL TRANSPORTE DE CARGA

Regístrate hoy y empezá a operar ✨



Plataforma digital
de contratación



+40.000 camiones
registrados



Fiscalización
y trazabilidad
en tiempo real

NUEVA FUNCIONALIDAD



Soluciones para gestión
de flotas cerradas

comercial@avancargo.com
(011) 5272-5070
avancargo.com

avancargo



SIRENFI fue aprobado técnicamente en la provincia de Buenos Aires por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), luego de haber sido auditado y certificado oficialmente por la UTN - Facultad Regional Avellaneda.

“Lo innovador de este nuevo sistema es que llega al control individual de los bidones. Los *chips* están insertos en el plástico de los envases por lo que el control es extremo: los envases no se rompen como uno de vidrio y los *chips* no pueden ser quitados fácilmente. En la disposición final, los *chips* deben ser quitados, la persona recibe un comprobante por su entrega, que deberán presentar al momento de comprar nuevamente los productos, y el ciclo finaliza”, explica Sánchez-Chiappe. Y remarca: “El sistema es realmente profesional y llega hasta el último eslabón. Contempla una colección de pequeños detalles que todos los actores deben cumplir”.

“La capacitación y la divulgación son fundamentales para que el porcentaje de bidones reciclados o recuperados, que no ingresan en circuitos informales, sea cada vez mayor”, remarca Daniel Bossio.

CONCIENCIA Y CAPACITACIÓN

“Una logística inversa de recupero de envases de cualquier tipo es costosa. Por eso, los envases descartables

fueron inventados: para facilitar el uso y la manipulación al usuario y al consumidor”, señala Otero. Pero remarca: “Si bien mantener el ambiente es costoso y la logística inversa de los envases no ofrece un beneficio económico a las empresas, estas están apoyando con campañas de recupero, así como lo hacemos nosotros con los cursos que *sponsoreamos*”.

Por otro lado, señala también que existe un mercado negro no solo centrado en los bidones en sí mismos, sino también en el plástico que se puede recuperar, incumpliendo las condiciones impuestas por la ley. “En el mercado ilegal, muchos bidones terminan convertidos en juguetes o en platos descartables, a pesar de que estas personas saben que no pueden ser reutilizados para objetos que estén en contacto humano. Hay mucha falta de conocimiento, pero también mucha gente que aprovecha la oportunidad y la convierte en un negocio”, cuestiona y enfatiza: “Debemos concientizar y educar en paralelo. Debemos realizar una inversión muy grande en capacitación sobre el manejo adecuado de los productos y de los envases”.

En este sentido, el Grupo Logiseed selló un acuerdo con la UTN - Facultad Regional Avellaneda y con el IEEC –Escuela de Supply Chain Management y Logística–, para brindar capacitaciones online a todos los actores de la cadena, y planea otras presenciales de la mano de municipios, una vez que se garantice la seguridad sanitaria.

Intercambiá documentos

con tus socios comerciales de forma simple y accesible



Nueva plataforma **EDI-GS1**:

- Segura y confiable
- Rápida y precisa
- Clara y amigable
- Interoperable
- Con mesa de ayuda las 24 hs.

Sumate!

“Es importante que las personas conozcan los productos y los elementos que utilizan, y que luego se aseguren de cumplir con el proceso. El problema es que la disciplina se relaja y, por falta de conciencia, algunas personas incumplen con los pasos indicados”, apunta Sánchez-Chiappe. Para evitarlo, indica que es importante que el responsable del campo asuma sus deberes y designe a trabajadores capacitados de confianza para que verifiquen que todos cumplan las normas. De lo contrario podría ser sancionado: al momento de adquirir los productos fitosanitarios, debe presentar los comprobantes del destino de los envases previamente adquiridos.

De acuerdo con Gabriel Otero, la tercerización de tareas de pulverización aérea y terrestre, por ejemplo, ofrece ciertas garantías en las buenas prácticas, porque implica a profesionales que ya deberían estar capacitados para manipular los agroquímicos. Y para la logística inversa, indica que todos los choferes que trabajan en SIRENFI ya están también entrenados. “Tenemos que estar todos comprometidos para lograr el éxito, para que todas las personas sepan cómo utilizar los envases y qué hacer con ellos luego de utilizados”, remarca.

Asimismo, entiende que en ocasiones existe cierta resistencia cultural ante el cambio de hábitos o costumbres en los trabajadores del campo, por lo que apunta también a la capacitación de los docentes de escuelas agrotécnicas, para que así la información llegue a los niños desde la escuela primaria, para que sepan que si ven un bidón tirado en un campo, no deben tomarlo; sino informarle a un adulto. “En un futuro, ese chico será un adulto y sabrá qué hacer. La capacitación es muy importante en las escuelas rurales. Es una inversión a mediano y largo plazo”, remarca. “El día de mañana, esto tiene un efecto multiplicador”, añade Daniel Bossio.



PIONERO EN ARGENTINA: EL CASO DE MENDOZA

En 2005, y a partir de la Resolución N° 217-I-2005, el Instituto de Sanidad y Calidad Agropecuaria Mendoza (ISCAMEN), estableció la obligatoriedad del lavado de acuerdo a la Norma IRAM 12069 y un sistema de gestión para los envases de agroquímicos vacíos denominado “AgroLimpio”, que es financiado: por los usuarios –quienes deben abonar un arancel al entregar los envases en los centros de acopio transitorio–, por la Cámara empresaria de agroquímicos y afines de Mendoza (CEAMEN), por la Cámara de sanidad agropecuaria y fertilizantes de la República Argentina (CASAFA) y por el Gobierno Provincial por medio del Instituto de sanidad y calidad agropecuaria de Mendoza (ISCAMEN).

El 20% de las ganancias obtenidas por el reciclado de los plásticos es destinado a diferentes ONGs. Además, los productores pueden acreditar mediante certificado oficial, el tratamiento que hicieron a sus envases y de ese modo cumplir con lo exigido por los diferentes sistemas de calidad agroalimentaria.

Los procesos del programa comienzan en la finca donde el productor debe aplicar la Técnica del Triple Lavado e inutilizar cada envase perforándolo y aplastándolo. Luego debe colocarlos en los bolsones retirados previamente de las casas de venta de agroquímicos, que participan del programa a través de un acuerdo celebrado entre el ISCAMEN y la Cámara Empresaria de Agroquímicos de Mendoza (CEAMEN). Una vez en la casa de ventas, los envases son retirados por personal de Instituto para su compactado y posterior traslado a la industria plástica.

INFÓRMESE CON LOS MEJORES SERVICIOS
DE NOTICIAS SOBRE LOGÍSTICA

web  **20 años**
pick**ing**
Logística en Internet

Concepto Logístico

La revista de ARLOG



INTERNET,
NEWSLETTER,
RADIO, GRÁFICA
Y REDES SOCIALES.

www.webpicking.com
[@webpicking](https://twitter.com/webpicking)
Whatsapp: +54 9 11 5127 5280
www.conceptologistico.com
www.hablemosdelogistica.com



LA PROPUESTA DE UTN-FRA

Con el objetivo de generar conciencia en todos los actores intervinientes en la cadena de productos fitosanitarios –productores agropecuarios, aplicadores de productos, comercializadores y distribuidores, quienes realizan tareas de almacenamiento en depósitos y de transporte–, la UTN - Facultad Regional Avellaneda desarrolló una amplia propuesta de capacitación centrada en el manejo seguro de productos y la gestión de los envases vacíos. El programa está desarrollado pensando también en quienes brindan asesoramiento técnico y capacitaciones vinculadas con la temática que quieren incorporar conocimientos adicionales, e incluso en funcionarios municipales con intenciones de alcanzar una visión integral de los problemas que atañen a sus poblaciones.

La capacitación será desarrollada bajo modalidad a distancia. Cuenta con cinco unidades temáticas y cada semana se abordará una unidad diferente, para lo cual se le entregará el material a los alumnos junto a un cuestionario

guía que les permitirá generar su propio conocimiento, siempre con el acompañamiento de un tutor que estará disponible para resolver todas las consultas. Virtualmente, habilitarán también espacios para videoconferencias y foros.

Utilizarán materiales de producción propia y otros de referencia de organismos nacionales e internacionales. Los ejes temáticos técnicos de cada unidad serán los siguientes: características de los productos fitosanitarios y de sus envases; toxicidad y riesgos de manipular estos productos; normativas vinculadas; seguridad en el transporte, en el almacenamiento y en la aplicación; y recupero de los envases vacíos. Al finalizar, los alumnos deberán realizar un trabajo práctico integrador, en el que se planteará resolver una situación real dentro de la localidad en la que desarrolla su función laboral o comercial. Si los alumnos cumplen con los requisitos de aprendizaje, obtendrán un certificado de aprobación institucional de la UTN-FRA.

LA PROPUESTA DE IIEC

El IIEC desarrolló un sistema de capacitación a distancia que permite dictar los cursos, verificar el aprendizaje y asistir en forma personalizada a los participantes con un resultado en la asimilación de conocimientos muy superior a la modalidad presencial. La elección de la modalidad fue definida, fundamentalmente, aceptando el desafío logístico que plantea el hecho que los docentes viajen por todo el país.

Como consecuencia, el resultado es sumamente positivo desde cualquier ángulo que se lo estudie: la flexibilidad para adaptarse a cualquier entorno, momento y geografía; es económico y permite la actualización permanente en los contenidos y en la tecnología empleada.

El curso de capacitación en gestión de envases fitosanitarios está dirigido tanto de los

dueños de los campos como a los trabajadores, y puede ser realizado sencillamente desde un celular. Incluye materiales fundamentalmente multimedia y, al finalizar, las personas deben responder una serie de preguntas. Es un método ágil, flexible y adaptado a las tecnologías más fáciles de usar.

“Una regla muy importante en educación a distancia es “menos es más”. La propuesta tiene que ser muy visual, concreta y práctica”, afirma Sánchez-Chiappe. E indica que no descartan luego organizar alguna reunión en los Colegios de Ingenieros Agrónomos o cooperativas en el campo, para realizar demostraciones o cursos complementarios para quienes ya tomaron la formación a distancia.



EXPO LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

REPROGRAMADA

**26 al 28 de
OCTUBRE 2021**



La Rural
Predio Ferial
de Buenos Aires
ARGENTINA

14ª Exposición Internacional
de Equipamiento, Tecnología y
Soluciones para la Logística,
el Flujo de Información y la
Cadena de Abastecimiento



www.expologisti-k.com.ar

Apoyo
internacional



Sponsor



Patrocina



EN PARALELO CON



+54 9 11 6950 9333

EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA

Portal de
noticias



**Info Transporte
& Logística**

Para leer la ley:

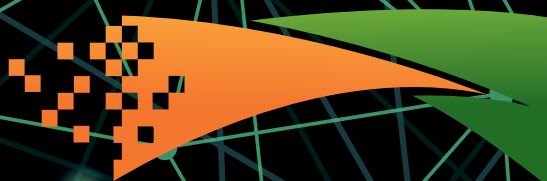


PUNTOS DESTACADOS DE LA LEY 27.279

- Responsabilidad extendida y compartida. Cada uno de los registrantes deberá responsabilizarse por la gestión integral y su financiamiento, respecto a los envases contenedores de los productos fitosanitarios puestos por ellos en el mercado nacional y sus consecuentes envases vacíos. Esta responsabilidad será compartida con los restantes eslabones de la cadena de gestión.
- Interjurisdiccionalidad. Las autoridades competentes, en sus acuerdos por movimientos interjurisdiccionales de envases vacíos de fitosanitarios, no podrán colocarse en una posición de aislamiento económico, social y ambiental. El tránsito interjurisdiccional no podrá ser prohibido por las provincias, pero sí razonablemente reglamentado.
- Queda prohibida toda acción que implique abandono, vertido, quema y/o enterramiento de envases vacíos de fitosanitarios en todo el territorio nacional, del mismo modo que la comercialización y/o entrega de envases a personas físicas o jurídicas por fuera del sistema autorizado.
- Queda prohibido el uso del material recuperado para elaborar cualquier tipo de productos que, por su utilización o naturaleza, puedan implicar riesgos para la salud humana o animal, o tener efectos negativos sobre el ambiente.
- La ley diferencia aquellos envases vacíos que, siendo susceptibles de ser sometidos al procedimiento de triple lavado o lavado a presión, se les haya realizado el mismo y fueron entregados en los Centros de Almacenamiento Transitorio (CAT) autorizados, con posibilidad de reciclaje; respecto de aquellos no sometidos a dicho proceso, con destino disposición final.



NOS SUMAMOS AL EVENTO QUE
LINKEARÁ EMPRESAS CON PRODUCTORES



Expoagro
DIGITAL

EL 9 Y 10 DE SEPTIEMBRE
CAPITAL DIGITAL DE LOS AGRONEGOCIOS

LOGISEED ES LA LOGÍSTICA
OFICIAL DE EXPOAGRO



SiREnFi

Sistema Integral de Recupero de Envases Fitosanitarios



soluciones@logiseed.com
www.logiseed.com

ENJUAGUE TRES VECES SUS ENVASES VACIOS DE PLAGUICIDAS

TENGA EN CUENTA ESTOS PASOS:

ESTE PROCEDIMIENTO SE DEBE REALIZAR 3 VECES



USE SIEMPRE PROTECCION ADECUADA

ESCURRA EL ENVASE VACIO COLOCANDOLO SOBRE EL TANQUE DE FUMIGACIÓN POR 30 SEGUNDOS



PASO 01

AGREGUE AGUA HASTA UN CUARTO DEL ENVASE



PASO 02

CIERRE EL ENVASE Y AGITELO POR 30 SEGUNDOS



PASO 03

VIERTA EL CONTENIDO EN EL TANQUE DE FUMIGACION. DEJELO ESCURRIR POR 30 SEGUNDOS



PERFORE EL ENVASE PARA QUE NO PUEDA SER REUTILIZADO. DÉJELO SECAR Y LLÉVELO AL CENTRO DE ACOPIO MÁS CERCANO.

SiREnFi
Sistema Integral de Recupero de Envases Fitosanitarios

Logi Seed
AGROLOGISTICA

ES NUESTRO FUTURO, ES NUESTRO PLANETA

EL CASO DE BRASIL

En Brasil, la recolección y el reciclaje de envases usados de plaguicidas comenzó como una iniciativa industrial, que luego fue fortalecida en diciembre de 2001 con el establecimiento del Instituto Nacional para el Procesamiento de Envases Vacíos (inpEV) –una entidad sin fines de lucro dedicada al manejo del destino final de los envases vacíos de plaguicidas– y en 2002, con la introducción de una nueva ley, que requiere que los agricultores, los distribuidores y los fabricantes de plaguicidas recolecten, retornen y garanticen un destino final (reciclaje e incineración) para los envases usados.

El inpEV actúa como núcleo de inteligencia del Sistema Campo Limpio, programa brasileño de logística inversa para envases vacíos de pesticidas lanzado en 2002, que cubre todas las regiones del país y se basa en el concepto de responsabilidad compartida: los agricultores, la industria manufacturera, los canales de distribución y las autoridades públicas tienen funciones y responsabilidades específicas en el flujo del programa.

Desde el comienzo de la operación, el Sistema Campo Limpio se ha ampliado y actualmente garantiza el destino ambientalmente correcto de aproximadamente el 94% de los envases de plástico primario (que entra en contacto directo con el producto) y el 80% del total de envases vacíos de productos comercializados para la protección de cultivos.

Alrededor del 95% del material recibido por el sistema puede volver al ciclo de producción como materia prima para otros productos. Esto corresponde al porcentaje promedio de envases que se pueden reciclar: envases de plástico lavables que se han lavado adecuadamente después de su uso en el campo, envases de cartón y metal. Los envases no lavables (alrededor del 5% del total vendido) y los que no han sido lavados adecuadamente por los agricultores son enviados a incineradores acreditados.

Hasta el momento, 566.362 toneladas de envases vacíos de pesticidas fueron retirados del medio ambiente a través de este programa.



MATERIAL HANDLING SOLUTIONS

NUEVA WEB!!!  

WWW.QUINTINO.COM.AR

EQUIPAMIENTO Y AUTOMATIZACIÓN PARA **INTRALÓGISTICA**

#SORTERS #ALMACENES INTELIGENTES #CARGA Y DESCARGA #FULFILLMENT #PACKING #PICKING

PARTNERS   

Tel +54-11-4754-5556
Mail info@quintino.com.ar
Dir Calle 62 Prof. Rogelio Vidal 4765.
San Martín, Buenos Aires, Argentina

En total, el Sistema Campo Limpio cuenta con 411 unidades receptoras y con 4.500 itinerantes que facilitan el acceso para agricultores ubicados en zonas más alejadas de las unidades receptoras. Emplea a más de 1.500 personas directa e indirectamente. Los trabajos directos están representados por los empleados de inpEV, que trabajan en la sede administrativa y en sus propias unidades receptoras, y los coordinadores de operaciones regionales. Indirectamente, se consideran trabajadores de otras unidades receptoras, del área de reciclaje e incineración de empresas asociadas y aquellos involucrados en las diversas etapas del Sistema, como el transporte especializado de embalaje y la operación logística.



Un programa de *compliance* es como una torre de control que ayuda a dirigir con seguridad.



RESPONSABILIDAD EMPRESARIA

ENTENDIENDO EL CONCEPTO DE *COMPLIANCE*

Por Mariana Neustadt,
abogada especialista en transporte y *compliance*¹

¿Qué implica un programa de *compliance*?

¿Por qué hoy las empresas están interesadas por implementar uno? ¿Qué deben o no hacer? ¿Qué ventajas pueden obtener de ello? ¿Les es posible efectuar y sostener el cambio cultural requerido? ¿Qué rol cumple el *compliance officer*?

¹ Este artículo surge de la presentación realizada en 2019 por Mariana Neustadt y Mariana Salvador, abogadas y miembros de WISTA Argentina, titulada “Introducción al Compliance Corporativo”.



Compliance es una palabra anglosajona que no tiene una traducción certera y precisa al español. Se asemeja al concepto de “cumplimiento”, aunque es bastante más amplio que él.

Podemos comprenderlo a través de la siguiente metáfora¹: un programa de *compliance* es una torre de control, que ayuda a los aviones –entendidos como la fuerza ejecutiva dentro de la organización– para que no choquen, que sus planes de vuelo sean correctos, que alcancen sus objetivos y que cumplan con las reglamentaciones. En caso de que la organización cuente con auditores, estos serían los encargados de verificar el escenario de forma previa y analizar la “caja negra” luego de un accidente. Existe un contexto del vuelo (turbulencias y afines – asimilable a un contexto político / económico / legal / nacional e internacional) en el que cambian las prioridades del vuelo (llegar más o menos rápido / cambiar el destino y aterrizar en el mismo sitio u otro), asimilable a prioridades de cumplimiento (mayor énfasis en temas que no lo eran y viceversa).

Si no hubiera torre de control, los pilotos viajarían a ciegas y se expondrían a riesgos que podrían llevarlos a estrellar el avión. Al final del día, el *Compliance* es un guardián reputacional, de sustentabilidad de la empresa, pero fundamentalmente es un socio estratégico dentro de las organizaciones.

NORMAS INTERNAS Y EXTERNAS

Por un lado, las compañías deben cumplir con normativas externas: leyes, normas, regulaciones, convenios y sentencias, algunas de las cuales varían según la industria. Por el otro, también deben someterse a normativas internas, y aquí es cuando el término se amplía, pues entra en juego otro concepto mucho más fuerte: el de “deber ser”. Esto está ligado a la ética en los procesos internos que las

organizaciones se auto imponen, en función de sus propios valores y de aquellas cuestiones que consideran importantes y que construyen su identidad.

En la medida en que los valores están atados a una perspectiva subjetiva y cultural, múltiples debates se dieron en torno a la definición de las reglas internas y a cómo evaluar su cumplimiento, en el marco de la globalización y la diversidad de las sociedades. Pero la pregunta que debemos formularnos, a modo de ejemplo, para comprender este punto es la siguiente: ¿La oficina central de una empresa multinacional japonesa y su sede ubicada en Brasil o en Arabia Saudita podrían tener los mismos valores? La respuesta es sí.

Toda empresa tiene una cultura única y sus objetivos deberían ser los mismos en cualquier lugar del mundo, con determinados matices. Por ejemplo: posiblemente, en Arabia Saudita sea muy difícil alcanzar la igualdad de género, porque culturalmente no es aceptada, pero esto no quita que la empresa establezca un enfoque directo con pretensiones y una vara acorde a cada realidad local. Cada empresa debe adaptarse culturalmente a la sociedad en la que opera, pero esto no altera sus bases y sus valores, pues son los que la definen. Es decir, cada empresa es definida por unos únicos valores en todo el mundo, pero cada sociedad realizará su interpretación particular. Conectividad, transparencia e igualdad son términos genéricos y normalmente planteados, pero cada uno de ellos debe ser entendido en el marco de cada sociedad.

Internamente entonces, las entidades cumplen con:

- Un código de ética, que es la “constitución nacional” de la organización, la piedra fundacional, aquella prueba en donde establece de forma genérica todo aquello con lo que debe cumplir.
- Políticas, que funcionan como leyes en el ordenamiento social general.
- Procesos.
- Guías.

¹ De acuerdo con un curso dictado por la consultora BDO –en aquel momento Gustavo Regner y/o Carlos Rozen– año 2011.



LA FIGURA DEL COMPLIANCE OFFICER

La persona responsable del desarrollo, la coordinación y la supervisión del programa de *compliance* es el *compliance officer* (CO). Si bien existe la creencia que los abogados son quienes cuentan con una serie de ventajas para ocupar este rol, en la medida en que están formados y capacitados para conocer e interpretar leyes y prever las determinaciones de un juez, para ejercer como *compliance officer* no es exclusivo contar con dichas habilidades, sino que se requieren otras, como las habilidades para comunicar, para gestionar riesgos, para liderar y para planificar, por lo que la posición puede ser ejercida por otros profesionales como comunicadores sociales, auditores, ingenieros y especialistas del área de riesgos.

Para tener una dimensión del rol y de la responsabilidad de esta función, debemos considerar que si bien vivimos en Argentina, muchas de nuestras acciones, fundamentalmente cuando trabajamos en comercio exterior, pueden impactar en otros países y estar sujetas al marco de legal de aquellos. Es decir, debemos considerar el efecto de la acción en el país, pero también de otros países cuando las leyes, por sus efectos, nos pueden ser alcanzadas; es decir, cuando se produce el fenómeno conocido como “extraterritorialidad de las leyes”.

Algunos aspectos que no pueden faltar en el seguimiento y en la agenda del *compliance officer* son los siguientes:

- Soborno y corrupción
- Regalos y entretenimientos
- Donaciones
- Comportamiento competitivo
- Relaciones con el Gobierno y con los medios
- Privacidad de datos y seguridad de IT
- Acoso y discriminación
- Derechos humanos y condiciones laborales
- Conflictos de interés
- Ambiente, seguridad e higiene
- Confidencialidad e información privilegiada

- Global trade
- Protección a denunciantes y no represalia
- Fraude y conductas no deseadas

COMPLIANCE ES GESTIÓN DE CAMBIOS

¿Por qué hablamos de *compliance*? Podemos considerar que han existido dos hitos fundamentales en los últimos años que hacen que se esté hablando más de *compliance*: la causa Cuadernos, y la ley de responsabilidad penal de las personas jurídicas.

Más allá de las dificultades y los problemas que atraviesan la Causa de los Cuadernos², la investigación fue un llamado de atención para cada una de las empresas involucradas, aunque la ley de responsabilidad penal de las personas jurídicas no le es de aplicación, en tanto estos fueron hechos anteriores a la puesta en marcha de la normativa. La causa pone sobre el tapete la necesidad que existan procesos que permitan a las organizaciones detectar, prevenir o corregir este tipo de ilícitos.

El segundo hito es el de la propia ley de responsabilidad penal de las personas jurídicas que coloca en cabeza de la empresa (más allá de la responsabilidad de las personas que han cometido el ilícito) la responsabilidad, entre otras, por cohecho.

Debemos comprender el nuevo escenario, entender los riesgos, pero también comprender los beneficios de su cumplimiento, pues si no lo hacemos, se torna muy difícil generar cambios.

Ningún cambio organizacional es posible sin la intervención y la creencia verdadera de la alta gerencia. Se debe comprometer a la alta gerencia para que asuma la responsabilidad del plan. Metafóricamente el programa de *compliance* funciona como el vínculo entre padres e hijos: se predica con el ejemplo, más allá de la palabra. Yo puedo



² Causa judicial caratulada «Fernández, Cristina Elisabet y otros s/ asociación ilícita» iniciada en el fuero penal federal a cargo de Claudio Bonadio en los primeros meses de 2018 a partir de ocho cuadernos con anotaciones relativas a presuntos pagos de sobornos.

decir que soy ética, pero si mis acciones no se condicen con mi palabra, prevalecerá mi acción por sobre mi palabra. Tener un programa de *compliance* puede resultar para ciertas organizaciones un cambio cultural y muchas veces un esfuerzo y sacrificios muy importantes. Se trata de un cambio externo e interno y correrse de esos justificativos, que muchas veces las empresas se autoimponen para no generar los cambios. ¿Cuántas veces escuchamos decir “para qué voy a cambiar si todos actúan de la misma manera” o “de esta forma es la única en que se pueden hacer negocios” o “solo de esta forma se puede trabajar”?

COMPLIANCE ES COMPRENSIÓN DE RIESGOS

Si no logramos identificar los riesgos en la compañía, difícilmente podamos trabajar sobre ellos. E incluso no detectar ningún riesgo es un riesgo en sí mismo. Cuando hablamos de riesgo, hablamos de una exposición a un hecho que puede colocar a la empresa en una situación de vulnerabilidad. Y bajo el contexto de la ley en análisis, claramente, hablamos del riesgo de corrupción. Internamente, debemos analizar cuán expuesta la empresa está respecto a sus vínculos con las autoridades públicas. Frente a los riesgos, podemos asumir diferentes actitudes: mitigarlos, rechazarlos, trasladarlos o asumirlos.

RIESGO REPUTACIONAL

Cuando hablamos de *compliance*, hablamos de valores y de hacer lo correcto. Y hablamos también de reputación. Veamos un ejemplo: si no contamos con una buena política de contratación de terceros, y uno de ellos no cumple con las obligaciones laborales respecto de sus empleados, nos puede generar un problema reputacional, y desde ya un problema económico importante.

En el entorno de la Ley de Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica, no realizar una “correcta debida diligencia de terceros” (*due diligence*) nos puede colocar en una situación de riesgo alta, pues las acciones de ese tercero pueden afectar directamente a la empresa, aun no habiendo la empresa actuado directamente. En definitiva, nos colocaría en una clara exposición a riesgo penal, y en una clara exposición reputacional.

Más allá de la disminución del riesgo reputacional que un programa ofrece, a las personas les interesa



trabajar en empresas éticas que respetan valores. Más aún, las nuevas generaciones tienen un concepto de valores completamente diferente, demostrado a la hora de velar por la defensa del planeta y otras grandes cuestiones que nos atañen a todos. En esta línea, el *compliance* brinda sustentabilidad a la empresa, y tal así que las empresas éticas y por ende sustentables son aquellas preferidas para las nuevas generaciones.

¿QUÉ MÁS HACER?

La organización debe tener una política consistente de denuncias, lo que implica dar la oportunidad a personas de la empresa, o a terceros, para denunciar mediante líneas dedicadas (anónimas o no, a elección del denunciante), sobre la existencia de alguna irregularidad o incumplimiento.

Las líneas de denuncias permiten transparencia en los procesos, la existencia de un contralor permanente para quienes pertenecen a la organización (carácter disuasivo), pero además constituyen para la empresa el mejor escenario que puede tener de conocer por sus propios mecanismos internos que algo no funciona bien: si detecta un riesgo o un problema, lo puede mitigar, resolver o incluso puede evaluar realizar eventuales autodenuncias ante las autoridades u organismos que prevean estos sistemas, que al final del día implican un gran ahorro en términos de multas o penas, dependiendo de diferentes factores a serles aplicables.

Por “consistente” entendemos que la persona ante quien se efectúa la denuncia es independiente y puede recibir objetivamente la denuncia (anónima o no) y remitir a las personas involucradas dentro de la organización para analizar el hecho en forma confidencial. Normalmente, este servicio es tercerizado, pero siempre necesariamente el aviso regresa a la empresa, quien debe analizarlo e investigarlo internamente.



Aunque ocurrió con posterioridad a la presentación que origina este artículo, es interesante analizar que, aunque los latinos tenemos la visión “solidaria” de no querer delatar a los otros, en una situación extrema, en la que todos estamos en riesgo por el COVID-19, nos nació la figura para denunciar a quien no cumple la cuarentena o las condiciones de seguridad establecidas. Debemos analizar este paralelismo y asumir que la denuncia en el entorno de las empresas, al igual que se trata de la supervivencia de la sociedad, se trata también de su supervivencia como tal.

¿QUÉ NO HACER?

A partir de la sanción de determinadas normativas, las empresas deben contar con un programa de *compliance* para –entre otras–, trabajar con empresas públicas, y esto se convirtió en un arma de doble filo: solo para obtener el permiso, muchas empresas solicitaron programas de *compliance*, aun incluso sin realizar un análisis profundo de su cultura, sus valores y sus riesgos. Existe para ellas la creencia equivocada de que se trataría de un simple documento con determinadas descripciones, que puede ser replicado en cualquier industria y organización.

Por el contrario, el programa de *compliance* requiere un importante involucramiento de la empresa, poder comprender sus valores, su historia, su cultura y el complejo normativo que la involucra; el *compliance officer* debe hacer preguntas, investigar riesgos, reunirse con las personas, y observar y comprender las dinámicas. Las empresas que no comprendan el proceso corren riesgos de optar por un programa de *compliance* de maquillaje, por obligación, o por miedo a lo que pueda ocurrirles.

PROGRAMA DE INTEGRIDAD O DE COMPLIANCE

Concretamente, un programa de *compliance* es un conjunto de acciones, mecanismos y procedimientos internos de promoción de la integridad, supervisión y control, orientados a prevenir, detectar y corregir irregularidades y actos de corrupción. Debe guardar relación con los riesgos propios de la actividad que la persona jurídica realiza, con su dimensión y con su capacidad económica.

La ley cuenta con dos artículos referentes a sus características y cita ciertos elementos, pero estos elementos no podrían estar, si no están también un conjunto de elementos totales que hagan del programa, uno de *compliance* efectivo.

LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Como fuera indicado previamente, las leyes de defensa de la competencia son uno de los tantos temas que deben primar en la agenda del *compliance*. En la industria marítima, por ejemplo, merece especial atención. En efecto, el transporte marítimo ha estado exento de la aplicación de leyes de defensa de la competencia por muchos años, y esto se debió a la necesidad de darle sustentabilidad al modo que es responsable del transporte del 80% del comercio internacional de mercaderías.

Debido a esta exención, la industria marítima estaba acostumbrada a dialogar directamente con colegas y a fijar precios, lo cual estaba legítimamente permitido. Sin embargo, y al haberse eliminado tal exención, fue necesario para la industria desaprender esa modalidad de transaccionar y modificar su patrón y cultura de relacionamiento con la competencia.

Básicamente, el espíritu de las leyes de defensa de libre competencia es lograr menores precios y mayores servicios, en beneficio del consumidor. A través de la legislación, se busca evitar el monopolio privado, el abuso de posición dominante y la cartelización (acuerdos entre competidores).

Existen diferentes formas de cartelización: la fijación de tarifas, de precios o conceptos; la manipulación de licitaciones (acuerdo entre competidores para ver quién ganará determinada licitación pública o privada); el reparto del mercado; y el control de producción.

Por todo ello, es muy importante actuar en forma autónoma a la hora de tomar decisiones de fijación de precios, de concurrencia a licitaciones, y de concurrencia a determinados segmentos o territorios; y ser muy celosos de la información que cada organización posee de sí misma. También es necesario contar con procesos internos en las organizaciones que den cuenta de qué hacer y qué no hacer en reuniones con la competencia. Y desde ya, que las cámaras y asociaciones deben contar con los correspondientes protocolos internos de reuniones (conforme lo provee la propia autoridad) y fijar claramente las reglas internas para ello.



PROGRAMAS DE CLEMENCIA

Los programas de clemencia están previstos en las leyes de defensa de la competencia y tienen como objetivo otorgar incentivos a las empresas (ej. que hayan cometido o estén cometiendo algún ilícito o incumpliendo con dicha normativa), a cambio de la entrega de información y pruebas.

Normalmente, el Estado no tiene capacidad de investigación ni tiene recursos, circunstancias que sumadas a las características del ilícito hacen que se encuentre con altas dificultades para investigar.

Mediante estos incentivos, que no se trata de otra cosa más que eximición de multas y/o reducción de aquellas, el regulador (en nuestro caso la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia), puede hacerse de muchísima información y, de esta forma, ir en contra del resto de las personas / empresas que están cometiendo el delito.

Aquí también los programas de integridad son de gran importancia, ya que permiten –mediante la investigación interna– detectar eventuales hechos ilícitos y evaluar presentaciones ante el regulador, para ser los primeros en colaborar y ofrecer documentación valiosa y así obtener eximiciones de multas, las cuales pueden ser importantes sumas de dinero y pueden poner en juego la reputación.

¿CÓMO ELABORAR UN PROGRAMA DE COMPLIANCE?

Para el diseño del programa, es necesario contar con una serie de elementos y a considerar, que dependerá de muchos factores y de la complejidad de cada organización, pero básicamente podría comenzarse con los enunciados de la Ley 27.401, las guías establecidas por la Oficina de Anticorrupción, y en forma más sofisticada, mediante los lineamientos de la norma ISO 19600 y la norma certificable ISO 37301.

Adicional a ello, corresponderá analizar el alcance internacional de la organización y su eventual impacto en otras jurisdicciones y, en consecuencia, la aplicación extraterritorial de las leyes.

Es importante entender que el trabajo no finaliza con la entrega de un documento (código de ética y sus políticas) sino que es un trabajo continuo de acompañamiento, monitoreo, detección y mejora continua, todo lo cual redundará en beneficio de la empresa.

Al final del día, tener un programa de *compliance* o integridad no debe ser visto como una obligación, sino como un “querer hacer”, pues las ventajas que ello trae consigo son innumerables, comenzando por la sustentabilidad del negocio, y otorgando desde todo punto de vista una ventaja competitiva para la organización.

LA LEY 27.401 DE RESPONSABILIDAD PENAL

Delia Fernández, presidente de Transparency International, afirma: “La corrupción es como el tango, decimos los argentinos, se baila de a dos. No es cuestión solo de mirar al sector público, sino también al sector privado”. Y es muy cierto, porque si bien efectivamente todas las miradas históricamente están puestas en el funcionario público, cuando hablamos de corrupción hay dos actores: el corrupto y el que corrompe.

En 2017 se sancionó en Argentina la Ley 27.401, que establece el régimen de responsabilidad penal aplicable a las personas jurídicas, ya sean de capital nacional o extranjero, con o sin participación estatal.

Surgió en un contexto de mucha presión internacional, principalmente informes por parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y las obligaciones asumidas por nuestro país –conforme los distintos compromisos internacionales suscriptos–. Además, era un contexto internacional en el que muchos países habían promulgado diferentes leyes en torno a la lucha contra la corrupción y su aplicabilidad. Tales son los casos de la Foreign Corruption Practice Act (FCPA) en Estados Unidos, y la UK Bribery Act en Inglaterra. Y a esto se suma la presión regional de Brasil, Chile y Perú (entre otros países).

CARACTERÍSTICAS Y ALCANCES

La normativa argentina alcanza a personas jurídicas de capital nacional, extranjeros e incluso a consorcios de propietarios, fundaciones, asociaciones y sociedades de todos los tipos.

Establece que la responsabilidad penal puede ser definida con tres características:

- Responsabilidad directa: por los actos que la empresa comete por sí misma o a través de terceros que están haciéndolo en nombre suyo. Ejemplo: el despachante de aduana comete un acto de soborno, la empresa lo sabe y obtiene un beneficio sin denunciar el hecho. En este caso, la empresa responde por el despachante, pues debía conocerlo (ej. mediante una correcta debida diligencia) e informarle los estándares con los que trabaja.
- Responsabilidad sucesiva. Tras la compra-venta de una empresa, el nuevo adquirente o accionista es responsable por lo que haya sucedido con anterioridad en la compañía.
- Independencia de acciones. No es necesario juzgar quién estuvo involucrado en el acto; la empresa debe asumirlo, independientemente del ejecutivo que actuó.

Las multas abarcan la suspensión total o parcial de las actividades y la suspensión para participar en concursos de licitación. La suspensión total es similar a “la pena de muerte”, pues quien no puede operar tiende a desaparecer.

La Ley 27.401 cuenta con los siguientes elementos distintivos:

- Exenciones: si detectamos internamente un acto de corrupción y nos acercamos ante la autoridad para denunciarlo previo al inicio de la investigación judicial, podemos evitar ser multados. En este caso, deberíamos realizar una autodenuncia.
- Acuerdo de colaboración: es una figura similar a la del arrepentido. En este caso, la investigación ya inició, detectamos el problema y nos acercamos a la autoridad con elementos para colaborar. A cambio, no recibimos una exención total de la multa, pero sí una disminución.
- Contratación del Estado: para la contratación del Estado, debemos contar con un programa efectivo de *compliance*.



MARIANA NEUSTADT

Es abogada (UBA) especializada en transporte terrestre, marítimo y aéreo y comercio exterior. Es socia del estudio M. Neustadt & Asoc. Derecho Marítimo y Transporte Internacional de Mercaderías y miembro de la Asociación Argentina de Ética y Compliance. Se ha desempeñado desde 2007 como corporate compliance officer para el Grupo Multimar, y desde 2011 hasta el 2018 con cargo regional para NYK Group Latin America (Argentina, Uruguay, Chile, Brasil y México). Intervino en la redacción de Código de Conducta regional y políticas internas. Asiste a las empresas en entrenamientos e implementación de programas y procesos relacionados con la ética, el cumplimiento de las Leyes de Defensa de la Competencia, leyes anticorrupción, entre otros. Es miembro de la Asociación Argentina de Ética y Compliance (www.eticaycompliance.com.ar) y de la Women's International Shipping and Trading Association (WISTA).

Las actividades de ARLOG¹

Recording **LIVE** on YouTube

Exit Full Screen

Impacto del COVID-19

La mirada de distintos actores de la cadena de abastecimiento

- Sr. Hernán Sánchez**
Presidente de la Cámara de Operadores Logísticos (CEDOL), Presidente de la Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG), Director en CELSUR y Ex Presidente de ARLOG
- Sr. Raúl Blanco**
Director de Finanzas, Tecnología y Logística en La Anónima. Trabajó como CFO y Director regional de sistemas en Carrefour
- Sr. Manuel Martínez**
Gerente SR de Operaciones, Seguridad y Medio Ambiente en Terminal Río de la Plata (TRP)

Moderador: Alejandro Leiras
Director de Capacitación de ARLOG, Codirector Técnico de CEDOL
alejandro.leiras@gmail.com





Este año las actividades presenciales no han podido realizarse con la concurrencia a espacios tales como hoteles, salas de conferencias o aulas. En su reemplazo la Asociación decidió generar espacios virtuales en Internet, con gran concurrencia, y además transmitidos por el canal de YouTube de ARLOG, donde los videos quedan almacenados completos para poder verlos en cualquier momento.

El primer “Desayuno” de actualización del año se realizó mediante presentaciones en un recinto virtual creado con la plataforma informática Zoom y se transmitió en simultáneo por YouTube.

Más de 300 personas fueron parte del encuentro virtual, en el que se debatió acerca de cómo el coronavirus está modificando el ecosistema logístico.

Con la moderación de **Alejandro Leiras, director de capacitación de ARLOG, disertaron Hernán Sánchez, presidente de CEDOL y expresidente de ARLOG; Raúl Blanco, director de Finanzas, Tecnología y Logística de La Anónima, y Manuel Martínez, gerente de Operaciones, Seguridad y Medio Ambiente de Terminal Río de la Plata.**

Según coincidieron los expositores, la actividad logística resulta un eslabón fundamental en época de coronavirus. **Hernán Sánchez** comenzó explicando las complicaciones que sufre el sector, con un 46% del personal licenciado y la mitad de los empleados fuera de convenio desarrollando tarea bajo la modalidad home office. También expresó que “la performance de distribución bajó notablemente y hay una reducción del 55 por ciento de los vehículos en circulación”.

Sánchez se mostró preocupado por el impacto de la cuarentena: “La facturación promedio está en un 40 a 45 % por debajo de este mismo período del año pasado. Este

número es alarmante, en un sector cuyos márgenes de rentabilidad en el mundo oscilan entre el 5 y el 7%”.

Al respecto, se refirió al trabajo que realiza CEDOL en conjunto con el gobierno nacional: “Tuvimos reuniones en las que discutimos las distintas etapas de la pandemia y las medidas a tomar”. A modo de conclusión, señaló: “Como saldo de esta pandemia, tenemos que construir un modelo socioeconómico más sustentable”.

Luego fue el turno de **Raúl Blanco**, quien subrayó la urgencia con que se debieron tomar las decisiones en La Anónima, a fin de enfrentar las medidas de aislamiento social preventivo. Señaló lo hicieron encarando una combinación entre home office y trabajo presencial. Pero que el impacto se verificó en toda la cadena: “De un momento a otro, hubo problemas de transporte y a los proveedores les costó bastante conseguir camiones”. No obstante, expresó que su centro distribución ya está operando con poca demora de descarga y suficiente cantidad de camiones.

En cuanto al impacto económico, dijo que la pérdida de rentabilidad fue de 10 a 15%. “Las compañías perdieron capacidad de producción. Nosotros experimentamos ausentismo, pero logramos establecer un ecosistema de equilibrio para abastecer a nuestras sucursales. El com-

ABRIL 2020

¹ Nota realizada con material de prensa de la Asociación.

portamiento de la gente pasó a ser el primer eslabón de la operación. Este cisne negro demostró que proteger al personal, trabajar en equipo y ser solidarios resulta fundamental”, concluyó.

Por último, **Manuel Martínez** precisó que en TRP el impacto de los flujos se comenzó a ver en el comienzo de la cuarentena. Por el lado de los buques, el efecto sobre el volumen no fue significativo. Pero el flujo de tierra sí se sintió más afectado, sobre todo el de importación, como consecuencia de las restricciones a las actividades. En este sentido, expresó: “La exportación tuvo una caída leve de entre el 15 y el 20%, y la importación ahora empezó a normalizarse”.

Añadió que “todas las terminales del mundo sufrieron un incremento de la ocupación, producto de la baja rotación y la falta de contenedores vacíos”. Finalmente, enumeró las medidas incluidas en los protocolos de limpieza y distanciamiento social que adoptaron: “Se separaron los turnos; se cerró el comedor; se establecieron restricciones en el vestuario, y se capacitó a todos los operarios para que cada uno pueda desinfectar su lugar de trabajo”.

MAYO 2020

El 21 de mayo el tema del “Desayuno” fue “Protocolos de seguridad en el sector logístico”.

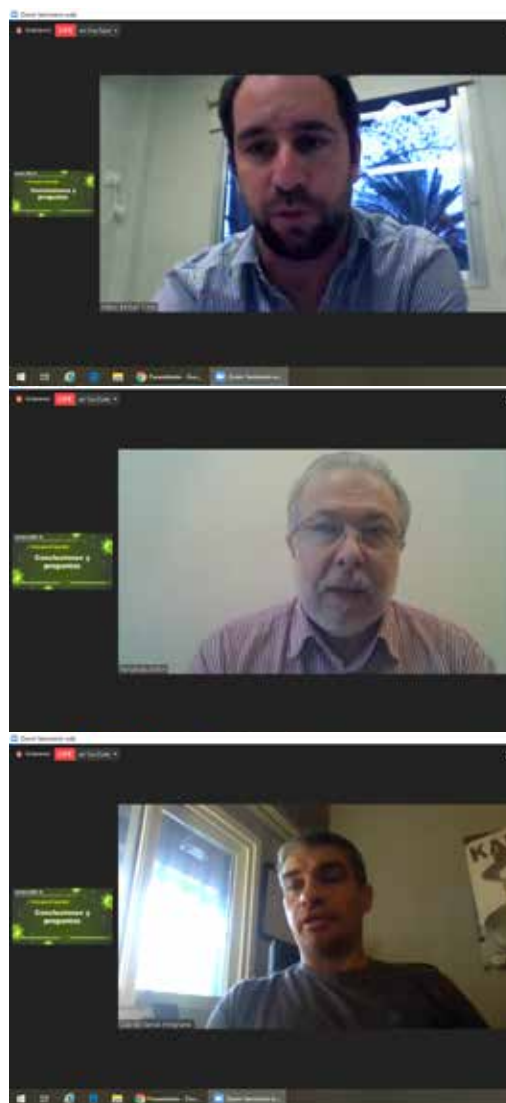
Con la moderación de **Alejandro Leiras, director de Capacitación de ARLOG**, disertaron **Pablo Beltrán Simó, gerente de Logística y Servicio al Cliente para el Cono Sur del Grupo Cepas**; **Gabriel García Polignano, director de Operaciones de Celsur Logística**, y **Fernando Antón, gerente de Gestión de las Personas de Andreani Grupo Logístico**.

Luego de las palabras de inicio de **Raúl Garreta, presidente de ARLOG**, **Pablo Beltrán Simó** explicó: “En primer lugar, llevamos a cabo una descentralización y acercamiento a la demanda por categoría y familia de productos. Luego, armamos células de trabajo independientes, manteniendo las distancias, la limpieza y la sanitización. En los predios operativos, adoptamos el uso de termómetros y lavasuelas, implementamos declaraciones juradas de cada persona que ingresa, en particular los proveedores, y control de equipamiento”.

Por último, resaltó el valor de la comunicación: “Hubo que comunicar mucho cambio a mucha gente y en muy poco tiempo, en un contexto de ansiedad y estrés que genera sensibilidades y miedos lógicos, tratando de evitar las críticas y ofreciendo elogios”.

Luego fue el turno de **Gabriel García Polignano**, quién sumó la complejidad de “la última milla” y de sus actores fundamentales: el chofer, clave en todo el proceso, y la logística, que trata de asegurar “normalidad” en este momento de pandemia.

“Debemos tratar la unidad de transporte con la limpieza de todos los puntos de contacto con el chofer en su trabajo diario: manijas, puertas, tablero de control, puertas de acceso y palanca de cambio”, indicó. Y añadió: “El ambiente



Pablo Beltrán Simó, Fernando Antón
y Gabriel García Polignano.

limpio, la unidad limpia y el paquete limpio nos ayudan a mejorar las prácticas en general. También se eliminó el remito físico y firma de la hoja de ruta”.

Por último, **Fernando Antón** precisó que otro punto a trabajar fue la capacitación de las personas, para que cambien sus hábitos y entiendan que deben ser solidarias y responsables de forma individual y social. “Debimos aumentar la frecuencia de limpieza, y hacer limpiezas intermedias en las zonas de alto tránsito. Otros protocolos que se realizaron incluyeron demarcar el piso en las líneas de ingreso, para que se mantenga la distancia, además del uso alcohol en gel, barbijos y guantes”, sostuvo.

Para concluir, destacó que la dificultad consiste en garantizar la continuidad de la operación en el caso de detectar casos sospechosos o afirmativos. Para ello, el protocolo desarrollado por la empresa indica “separar la célula del resto del grupo y armar un programa de contención emocional para las personas”.

En persona:

DIEGO
PASSERON

¿Edad? 58 años

¿Lugar de nacimiento? Ciudad Autónoma de Buenos Aires

¿Hijos? Tres: Agustina, Milagros y Francisco.

¿Desde cuándo es socio ARLOG? Desde 1998

¿Cuál es su ocupación actual? Soy gerente Divisional de Logística de Supermercados La Anónima.

¿Cuál fue su primer empleo? En mis comienzos me dediqué a la consultoría en evaluación de proyectos.

¿Cuándo empezó a trabajar en logística? En 1989

¿Qué y dónde estudió? Soy ingeniero industrial, graduado en la Universidad Nacional de Buenos Aires.

De todos sus trabajos y estudios, ¿qué fue lo más significativo para usted? Considero que lo más relevante de mi carrera es el hecho de participar del desarrollo de la logística en el país

¿Tiene algún mentor o persona que haya marcado su vida o su carrera profesional? Puedo pensar en muchos referentes, pero mi padre es el más significativo.

¿Practica algún deporte? Siempre fui fanático del surf y hoy aún es mi actividad preferida. En los últimos años me he inclinado también por carreras de triatlón y ciclismo.

¿De qué club de fútbol es hinch? Soy hinch de River Plate, pero no soy muy fanático.

¿Cuál es su libro preferido? El Señor de los Anillos

¿Cuál es su film preferido? Punto Límite

¿Cuál es su plato de comida preferido? Atún a la plancha

¿Cómo serían sus vacaciones ideales? Un viaje de surf en familia en las islas del Pacífico

¿Cuál es su lugar en el mundo? Aquel en el que esté mi familia. Elegiría un sitio con mar, olas, clima templado y paz.

Concepto Logístico

¡Sin papel!



Ahora la revista se puede ver en cualquier dispositivo
Computadora, Celular o Tablet

Ingrese en:

www.conceptologistico.com

y elija qué ejemplar desea mirar como si lo tuviera en la mano



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

El adiós a Roberto Destéfano

Roberto Destéfano, que fue durante más de una década director de Estudios de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG), falleció en marzo próximo pasado.

Ingeniero aeronáutico, se especializó en la gestión del transporte y logística internacional, fue directivo en empresas nacionales y multinacionales proveedoras de servicios integrales para el comercio internacional, consultor de empresas, zonas de actividades logísticas y terminales portuarias marítimas y fluviales de Argentina.

Tenía especial pasión por la docencia. Según él: “Capacitar en logística debe incluir, además de información general y específica, la fijación de conceptos, la interpretación de los cambios, la aplicación y la adaptación de métodos internacionales a ámbitos locales, además de la exposición de motivos estratégicos, toma de decisiones y ejercicios en los que no sólo se resuelvan problemas, sino que se planteen hipotéticas situaciones de conflicto, habituales en la dinámica logística”.

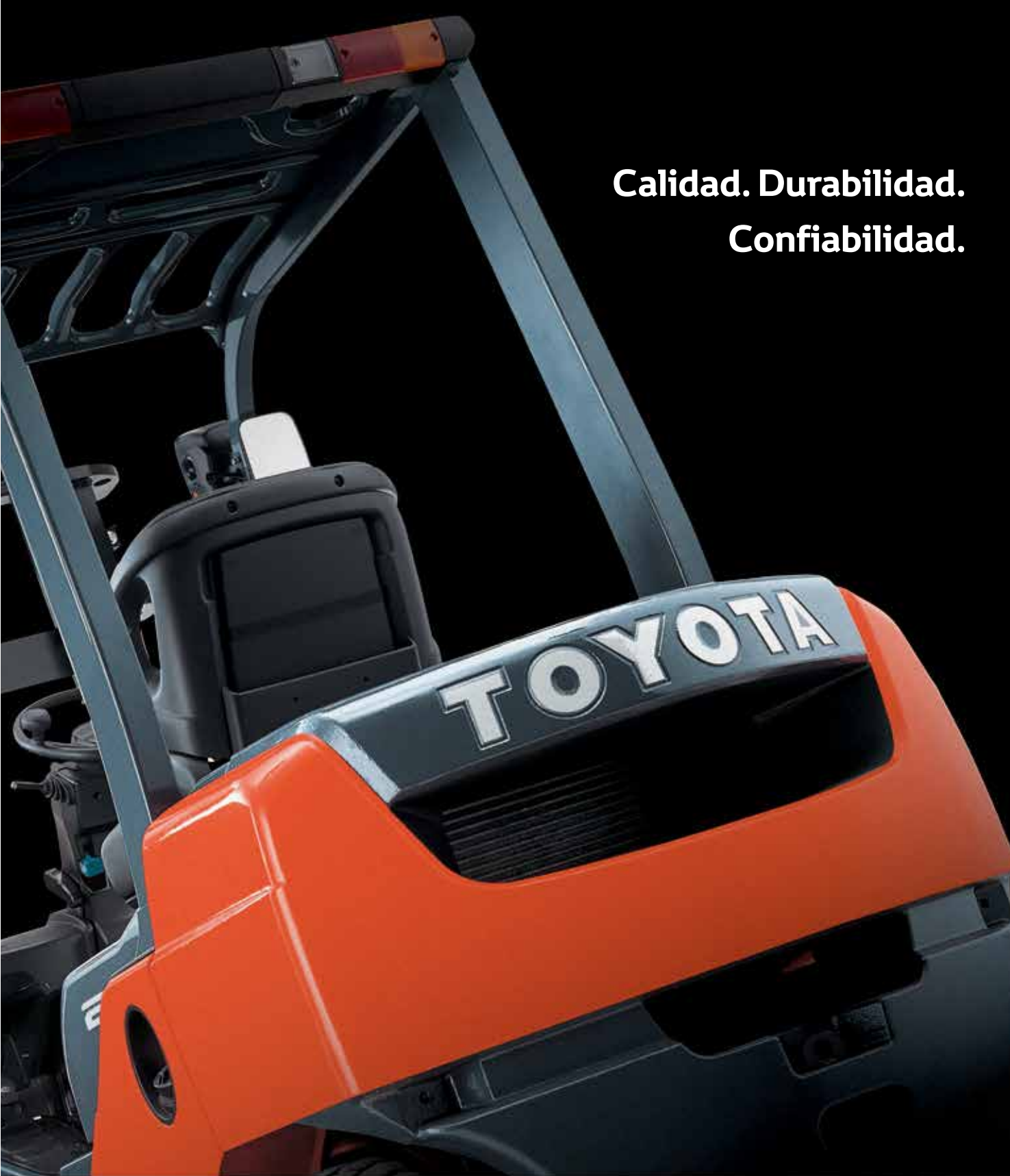
Esa pasión lo llevó a dictar cursos y ser docente en maestrías y posgrados en la Universidad de Buenos Aires, la Universidad de Belgrano, la Universidad Católica Argentina, la Universidad del Salvador, la UADE, la UCES, el ITBA, la Fundación ICBC y especialmente en ARLOG, donde fue director de Estudios.

También fue disertante en foros internacionales y autor de libros y publicaciones sobre comercio internacional, entre los que se destaca su último libro de 2016 titulado “Logística del comercio internacional. Teoría y práctica”.

Raúl Garreta, presidente de ARLOG recuerda a quien fue director de estudios de la Asociación: “lamentamos la pérdida de Roberto. Fue un tipazo en el que siempre confíe e interactúe muchísimo. Se fue un gran profesional. Trabajé muchos años en conjunto en el área de capacitación y más allá de la labor diaria formamos una amistad”.



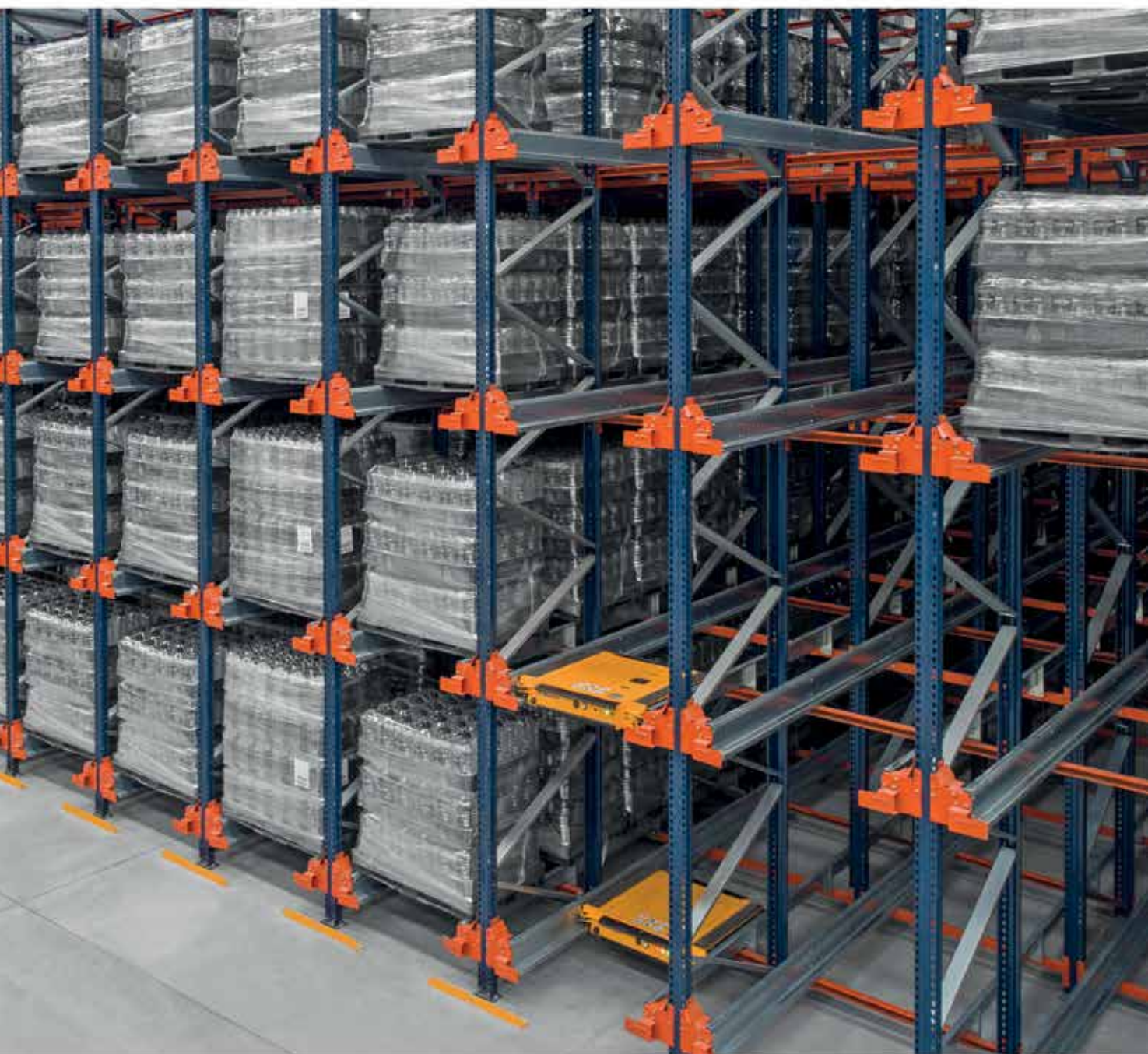
Origen de las fotografías de este número: Foto de tapa: gentileza ZARCAM / Páginas 8, 12, 14, 18 y 24: gentileza ZARCAM / Página 11: prensa #seamosuno / Página 22: gentileza Exolgan / Imágenes de barbijos entre páginas 20 y 30: crédito CC 2.0 Prachatai / Página 26: crédito CC 2.0 Santiago Sito / Página 28: crédito CC 2.0 Olgierd Rudak / Página 32: archivo de la revista / Página 34: prensa Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación / Página 36: archivo de la revista / Página 38 (arriba): prensa Logiseed, (al medio) prensa UTN-FRA / Página 40: prensa IEEC / Páginas 42 y 50: prensa Logiseed / Página 52: crédito CC 2.0 VICTOR LEBL / Páginas 62 y 64: archivo de la revista.



**Calidad. Durabilidad.
Confiabilidad.**

Soluciones de almacenamiento

que mejoran la rentabilidad de su depósito



Sistema de almacenamiento compacto Pallet Shuttle

Mayor capacidad, velocidad y eficiencia a su alcance



☎ (011) 4006-4444

🌐 mecalux.com.ar

✉ info@mecalux.com.ar