

DESAFIO

EXPORTAR II

la revista de comercio exterior

agosto 2018 • número 157 • año 13

SE REVIRTIÓ

El Proceso de Decadencia del Sector Cárnico



Después del ocaso de años de desidia sobre el sector que llegó a ser la primera hacienda del mundo, 2018 ha resultado ser una bisagra absolutamente positiva para los exportadores de carne vacuna argentina.

exportaciones:

"China es un mercado que no tiene techo"
Entrevista a Mario Ravettino.

aduana:

VUCE: "epicentro de la presentación de la ventanilla única de comercio exterior fase O".

economía:

"El problema que tiene el gradualismo es que ahora estamos en el tercer año del gobierno y entramos en recesión".
Entrevista a Lic. Agustín Etchebarne.

logística:

ITBA: "para reducir huellas, o no provocarlas"

**"CREEMOS EN
FEDERALIZAR LOS
PROYECTOS"**

Entrevista Exclusiva
con Pablo Pereira,
CEO de everis Argentina

PAG 44

ITBA

“Para reducir huellas, o no provocarnoslas”

El Observatorio de Logística Sustentable (OLS) del ITBA, perteneciente al Centro de Logística Integrada y Operaciones (CLIO), dirigido por la Ing. Teresa Brandi, llevó a cabo un encuentro que contó con la presencia del Ing. Pedro Orbaiz, docente de la materia Transporte Sustentable del ITBA. Orbaiz entiende que no existe solución única o bala de plata.



Reunidos en la sede central de la Universidad, los referentes profesionales debatieron con los asistentes al encuentro sobre tecnologías aplicadas al transporte sustentable, compras sustentables, movilidad sustentable, transición hacia el transporte limpio y eficiente en Argentina y medición de la huella de carbono. En efecto, todos los meses, el coor-

dinador de la OLS se reúne con las mesas ampliadas y, cada cuatro meses, realiza un encuentro abierto. En esta oportunidad, dio inicio al encuentro el Ing. Pedro Orbaiz, consultor y Director del Programa Anual de Movilidad Sustentable de la institución, quien comenzó su informal charla comentando los avances del trabajo que está llevando a cabo: un sistema holístico de transporte sus-

tentable para reducir agentes CO₂ en todos los sistemas de transporte. De hecho, con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Estudió el comportamiento de la flota entrante y saliente, con el fin de saber cuál era el impacto de los gases efecto invernadero y plantear medidas para atacar de lleno el problema teniendo en cuenta el efecto acumulado en los próximos 5 años.

“El transporte sustentable debe ser social, ambiental y económico”,

Ing. Pedro Orbaiz, consultor y Director del Programa Anual de Movilidad Sustentable ITBA.

Orbaiz destacó que “el transporte sustentable debe ser social, ambiental y económico”, siempre teniendo en cuenta que el usuario quiera hacerlo. “Las tres cuestiones deben estar equilibradas para maximizar el beneficio”, dijo. Pero la pregunta que se impuso fue: por qué no tenemos transporte sustentable?, y el Ing. Pedro Orbaiz contestó: “porque nos basamos en combustibles fósiles”. Arguyó también que tenemos reservas de carbón para los próximos 300 años, y también de petróleo; razones atendibles, pero destacó que dependemos de subsidios: “no es rentable, tenemos limitaciones en la modernización y una estructura saturada”.

En este punto, Orbaiz explicó que la flota crece a tasas del 7% anual, un crecimiento exponencial que obliga a tomar decisiones.

Con 2 millones de vehículos entrando a la Ciudad y 1,4 millones de autos particulares, las emisiones de CO₂ parecen ser el mayor problema, y dentro de éste, los más responsables son los autos particulares. “Son las hormiguitas el problema, no los vehículos de carga o livianos”, afirmó. Sin embargo, son los vehículos pesados los mayores agentes contaminantes en los casos de NO_x y contaminantes particulados.

En la Ciudad de la furia, todos contaminan. “El problema es compuesto y transversal”, añadió Orbaiz.

Si a esto le sumamos que subsidiamos la contaminación con 2500 millones mensuales que eroga el Estado en una infraestructura colapsada que en 5 años tendrá 6 millones de vehículos, el problema de agiganta, especialmente si se tiene en cuenta que, para el ingreso de estas cantidades de vehículos, se deberán reducir espacios verdes.

Qué hace el mundo?

El especialista, comparó nuestra si-

tuación con la del mundo, y explicó que ellos ya trabajan con emisiones Euro 6 y, destacó: “Hasta China producirá en masa a una calidad de normativa superior!”, aportando el dato de que fabrican 600 mil colectivos por año. “Nosotros estamos en Euro 5, debajo del estándar internacional”, puntualizó.

Ya lejos del tren al que se subieron los países del primer mundo, qué podemos hacer? Orbaiz comentó que “los autos eléctricos parecen ser la solución. Dos tercios del mercado muta hacia la energía eléctrica”, para concluir “somos parte de la solución o somos parte del problema”.

Qué tenemos que hacer nosotros?

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires se comprometió -a instancias del Acuerdo de París- a reducir el material NO_x, particulados y las emisiones de CO₂ a su mínima expresión para el año 2035.

“Las medidas a adoptar serían: los viajes compartidos; la absorción de transporte público (la migración al auto es enorme y hay que frenar la hemorragia); tecnologías limpias en flotas cutivas; eficiencia en logística (las empresas debieran imponer eficiencia eléctrica, pero no mutan y la coyuntura tampoco las favorecen para hacerlo); biodiesel (tenemos alto contenido de azufre y excedentes sin azufre. Habría que copiar el sistema finlandés) y, eficiencia energética y normas Euro 6. El 90% de la gente entra a la Ciudad de Buenos Aires con 3 asientos vacíos. La tasa de ocupación hoy es de 6 personas=5 autos”, observó.

Orbaiz cree que podríamos pasar de 6 personas en 2 autos para que en 2035 nos encuentre con millón menos de autos en la Ciudad, que nos sacarían toneladas de CO₂ a nuestras vías respiratorias.

El uso eléctrico en camiones, colectivos, y taxis también son parte de la solución, también refirió el especialista. “Las tecnologías limpias son la eléctrica, hídrica y de hidrógeno”. Aunque Orbaiz considera indispensable adoptar las normas Euro 6. “Son las que mitigan la contaminación”, dijo.

Modernización de camiones

“El 30% de la flota de camiones tiene más de 20 años, con una edad promedio de 16”, comentó el Ing. Pedro Orbaiz, pero aclaró que el mismo sistema fomenta esto. “El camión viejo paga menos, mientras fumigan a medida que circulan. Hay una Ley de peso/potencia, pero no se ejecuta, y los transportistas dicen que no pueden cumplirla”.

Además, Orbaiz explicó las bondades del biodiesel a partir de la soja procesada químicamente. “Logra reducir el 20% de la huella, es muy positivo”, sostuvo.

One size fits all

“Estamos trabajando con Renault en autos eléctricos, en taxis e híbridos, con Toyota e instalaremos el primer colectivo eléctrico piloto”, advirtió Orbaiz.

Para finalizar, el consultor y Director del Programa Anual de Movilidad Sustentable ITBA, señaló: “Tenemos los peores emisiones de ruidos y una contaminación que afecta la salud de los ciudadanos. Pero usuario y regulador son responsables. Las soluciones son integrales y las cosas cambian cuando la sociedad lo pide”.

Algunas soluciones

Caso de Éxito 1 - Bicicletas

Su implementación produjo la existencia de 1950 bicicletas que hacen 180 mil viajes anuales en 185 km de red de ciclo vías y 150 estaciones.



Ing. Pedro Orbaiz, docente de la materia Transporte Sustentable del ITBA.

Caso de éxito 2 - Metrobús

40 mil Toneladas de CO₂ al año reducidas. Al no frenar y acelerar, se reduce el consumo y, por lo tanto, las emisiones, lo que equivale a 750 colectivos menos y 185 toneladas de Nox reducidas, que equivalen a 430 colectivos menos. ■

OMS: “15 mil personas se mueren al año por la mala calidad del aire de la Ciudad. Aspiramos hollín”, Orbaiz.

Ing. Teresa Brandi

Directora del Centro de Logística Integrada y Operaciones del ITBA



“La universidad ratifica nuevamente su posición como una institución referente en logística, eso lleva a que sea sede de este encuentro que reúne a los principales referentes del sector, ofreciéndoles la oportunidad de intercambiar investigaciones, ideas y experiencias sobre la actividad en nuestro país. Asimismo, desde este espacio se busca ampliar y fortalecer la integración de la temática de la sustentabilidad en la oferta de capacitación”.

CLIO (Centro de Logística Integrada y Operaciones)

El Centro de Logística Integrada y Operaciones tiene como objetivo generar conocimiento específico en la gestión de los sectores de abastecimiento, producción, almacenaje y distribución de las empresas, promoviendo la utilización de tecnologías, como forma de agregar valor a los procesos involucrados, y contribuir a la mejora de la competitividad empresarial.