

REVISTA
DIGITAL E INTERACTIVA
DE LOGÍSTICA Y COMEX

EDICIÓN
#09

LA INDUSTRIA NUCLEAR Y SU CADENA DE SUMINISTRO



MOVANT
CONNECTION
Conectados movemos el mundo

MOVANT CONNECTION

Conectados movemos el mundo

EDICIÓN

#09

04

Star

16

Plus

20

Place

33

Random

51

University

58

Experience

61

Disruptive

63

Responsibility

66

Multiple Choice



03 EDITORIAL



Javier Carrizo

Fundador & Director
Movant Connection

Todo parece indicar que la generación nuclear de energía eléctrica ganará cada vez mayor protagonismo en la evolución hacia una matriz energética más sustentable.

Y es que a pesar de que socialmente puede resultar extraño relacionar nuclear con sustentabilidad, la realidad es que esta industria genera desde hace décadas grandes volúmenes de energía de forma segura y amigable con el medio ambiente.

Lo cierto es que nos enfrentamos a un inminente cambio de paradigma, cuyo principal reto es disminuir significativamente nuestra dependencia de los combustibles fósiles.

En la logística vinculada al comercio exterior, el transporte es sin dudas el eslabón más demandante de energía, así como también el mayor generador de gases de efecto invernadero.

Por eso, cada vez es más fuerte el impulso a su electrificación, que junto con otras alternativas, como la propulsión a hidrógeno, están liderando los esfuerzos por transformar la matriz energética del sector.

Bajo este contexto, es de esperar que la demanda global de energía eléctrica crezca fuertemente y no deje de incrementarse, a medida que se avance en este sentido.

En este punto, los expertos señalan que es tal la magnitud del reto que representa generar la electricidad necesaria de forma sustentable, que deberán ser utilizadas todas las tecnologías disponibles: hidroeléctrica, eólica, solar y, sobre todo, por su alta capacidad de generación, la producción nuclear de energía eléctrica.

La logística y el comercio exterior especializados en este sector, son actores clave que posibilitarán su desarrollo de forma segura y confiable.

Javier Carrizo



TRANSPORTE NUCLEAR ALREDEDOR DEL MUNDO



Sam Wilkinson

Director de Comunicaciones y Relaciones Externas de Nuclear Transport Solution - NTS - Reino Unido 

Productos, insumos y desechos radiactivos circulan continuamente por todo el planeta, haciendo posible el desarrollo de la industria nuclear, un sector clave para la generación de energía, pero también muy importante para la medicina y otros sectores como la agricultura, la minería y la producción industrial, entre otros.

Entre los materiales considerados como peligrosos para su transporte y manipulación, los radiactivos tienen la particularidad de presentar un riesgo invisible, que no somos capaces de percibir con nuestros sentidos, pero que tiene el potencial de alterar la información genética y producir diversos tipos de afectaciones graves en todo ser vivo.

La de estos productos es, en consecuencia una logística sumamente especializada y regida bajo estrictas normativas internacionales.

Consultado por Movant Connection, Sam Wilkinson, Director de Comunicaciones y Relaciones Externas de Nuclear Transport Solutions (NTS), principal proveedor mundial de transporte nuclear radicado en el Reino Unido, nos brinda detalles sobre la particular gestión logística internacional de insumos y residuos radiactivos.

¿Qué tipo de productos “nucleares” suelen ser los más transportados y cuáles son sus orígenes?

Transportamos una variedad de materiales nucleares y radiactivos alrededor del mundo de manera segura, protegida y confiable. Una de nuestras cargas más representativas es el combustible MOX que enviamos a Japón para su uso en centrales nucleares. Este tipo de combustible se caracteriza porque en su composición incluye el reciclado de residuos del combustible nuclear tradicional, que de esta forma se puede utilizar en la generación de energía. Esto es sumamente beneficioso porque cierra el

ciclo de generación de energía nuclear y posibilita que haya menos desechos que necesiten almacenamiento a largo plazo.

Por otro lado, la NTS pertenece a la Autoridad de Desmantelamiento Nuclear del gobierno del Reino Unido, con quienes estamos comprometidos en apoyar la misión de administrar de manera segura el legado nuclear de los países que lo integran. Para ello, transportamos desechos vitrificados, que son residuos nucleares que se fusionan con vidrio, a varios lugares del mundo para su almacenamiento a largo plazo, como parte del programa de devolución de residuos vitrificados de la NDA. También transportamos productos nucleares para su uso en medicina, investigación y otras industrias.

¿Cuáles son los diversos niveles de “peligro-

sidad” de estas cargas y cómo se clasifican?

El material nuclear se clasifica del 1 al 4, siendo 1 el de mayor riesgo y 4, el menor. Todos estos transportes son tratados con el máximo cuidado. La industria nuclear es una de las industrias más reguladas y cuidadosamente examinadas del mundo y la organización siempre ha cumplido y siempre cumplirá con los estándares internacionales, y lo ha hecho durante más de 45 años con un historial impecable de seguridad y protección nuclear.

¿Cómo se acondicionan estos residuos para su transporte?

Una gran parte de los residuos transportados se vitrifican, por lo que se mezclan con vidrio para obtener un producto sólido y fácilmente transportable. Luego, estos productos se aseguran en recipientes que tienen un peso apro-



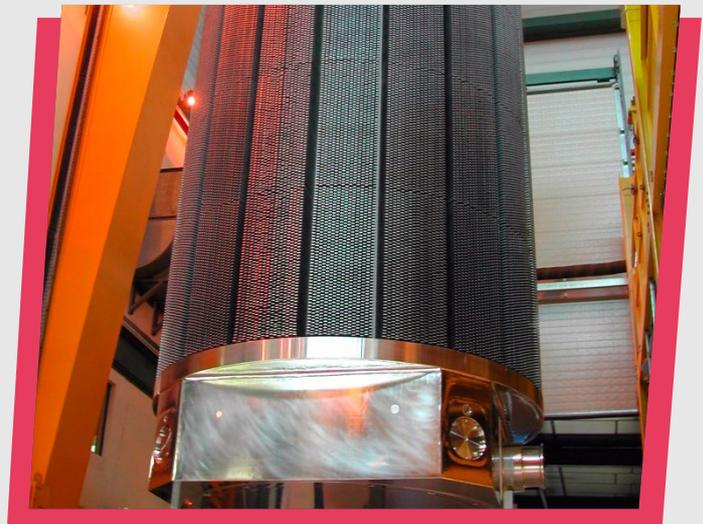
ximado de 40 toneladas cada uno y que están específicamente diseñados para poder ser cargados en nuestros buques especiales para cargas nucleares. Estos recipientes están diseñados con múltiples medidas de protección y seguridad a través de capas y representan un triunfo de la ingeniería por derecho propio de lo que estamos muy orgullosos, debido al avance que representan para garantizar la seguridad de nuestras cargas.

¿Qué medios de transporte utilizan para movilizar estas cargas?

Disponemos de una flota de tres buques especializados y diseñados a medida para cumplir con un propósito: transportar material nuclear de manera segura a todo el mundo. Estos barcos están protegidos por un doble casco y todos las partes y sistemas esenciales tienen al menos un refuerzo adicional para brindar una mayor resistencia. Nuestros barcos especializados están certificados como barcos de clase INF3, según el Código para el transporte seguro de combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos de alto nivel en frascos a bordo de barcos (Código INF) de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este Código establece normas para el diseño de buques que transporten carga nuclear según el tipo de material que se transporte. Los buques INF3 pueden transportar combustible usado, desechos de actividad alta y plutonio sin restricciones en la radiactividad agregada del material a bordo. Nuestro dedicado equipo de transporte en Pacific Nuclear Transport Limited (PNTL, empresa que forma parte del grupo NTS) es el más experimentado del mundo en el transporte de

materiales nucleares. En promedio, cada miembro de la tripulación tiene más de 20 años de experiencia en la empresa. Todos están dedicados a mantener nuestro impecable historial en materia de seguridad nuclear.

Además, también operamos Direct Rail Services (DRS), que es la única compañía de transporte ferroviario nuclear del Reino Unido, la cual ha viajado millones de millas a través de Gran Bretaña cumpliendo con la entrega de productos nucleares por ferrocarril de manera segura.



Cuando estos residuos se envían a otros países, ¿se consideran exportaciones?

Existen acuerdos internacionales vigentes para el procesamiento de productos nucleares de desecho. A lo largo de los años, el combustible usado se ha transferido de centrales nucleares en varios países a instalaciones en el Reino Unido y Francia que se especializan en la gestión segura de desechos nucleares.

Este combustible usado fue procesado químicamente para separar los productos reutiliza-

bles (97%) de los residuos (3%). Los desechos separados se transforman en vidrio sólido a través de un proceso llamado vitrificación y se sellan dentro de recipientes de acero inoxidable que son adecuados para el transporte y el almacenamiento a largo plazo.

Los residuos derivados de estos contratos de procesamiento se devuelven al cliente de origen. Más de la mitad de los desechos vitrificados de Japón se han transportado desde Europa y ahora se almacenan en una instalación especialmente diseñada en Rokkasho-Mura. NTS también ha completado envíos de residuos vitrificados a empresas eléctricas en varios países europeos, Alemania y Suiza, por ejemplo, que gestionan su combustible usado de forma similar.

Considerando la actual crisis energética y la necesidad de construir un futuro más sostenible, ¿qué opina sobre el futuro de la energía nuclear?

El grupo NTS es un socio fundamental en la "nueva construcción nuclear", y trabaja para proporcionar soluciones de transporte a toda la cadena de suministro nuclear del mundo. Actualmente estamos trabajando para ser más sustentables y mejorar nuestras prestaciones ambientales, para garantizar que el papel que desempeñamos en la generación de electricidad con emisiones de carbono ultrabajas sea lo más neutral posible.

Desde su punto de vista, ¿cómo considera la evolución de los volúmenes de este tipo de cargas?

A medida que la tecnología nuclear y el reciclaje de sus desechos para su posterior uso como nuevo combustible -como lo es el MOX- avancen, esperamos que aumente la cantidad de transportes nucleares, pero más bien como resultado de una mayor generación de energía a través del proceso nuclear. Esperamos que disminuya la dependencia de los combustibles fósiles y que aumente la generación de energía nuclear pero que, a su vez, también los niveles de desechos de esta industria se reduzcan de manera uniforme.

Como humanidad hemos vivido Chernobyl y más recientemente Fukushima... ¿considera que la energía nuclear cuenta hoy con todos los recursos para ser totalmente segura?

Desde nuestro lugar hacemos todo lo posible para garantizar que las operaciones sean lo más seguras posible. En los 45 años que hemos estado operando, nunca hemos tenido un incidente importante que haya resultado en la liberación de materiales radiactivos. El diseño de los barcos, los recipientes y la experiencia de nuestros dedicados empleados confirman que llevamos a cabo nuestras operaciones enfocados en la seguridad de todos los procesos y estamos decididamente comprometidos con eso.





VER
VIDEO

IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN, CONSUMO Y EXPORTACIÓN DE MATERIAL NUCLEAR EN ARGENTINA



Silvina Marabini

Ingeniera Química - Programa Nacional de Gestión de Residuos Radiactivos - Comisión Nacional de Energía Atómica CNEA

La Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) de Argentina es la entidad responsable, entre otras cosas, de la gestión de residuos radiactivos y de los materiales fisionables que se utilizan en el país.

Sobre las operaciones logísticas y de comercio exterior, que representan aspectos clave de la operación segura de esta industria en el país, dialogamos con Silvina Marabini, del Programa Nacional de Gestión de Residuos Radiactivos de CNEA.

¿Cómo es el esquema logístico y de comercio exterior de los ciclos de los insumos nucleares en Argentina?

En relación a la producción de energía nucleoelectrónica, desde la década del noventa se importa el uranio como insumo, cuando se dis-

continuó la minería local de este elemento fundamental de la industria nuclear.

Actualmente, Argentina importa 210 toneladas anuales de uranio para abastecer a las tres centrales nucleares que funcionan en el país, siendo los principales orígenes Canadá, República Checa y Kazajistán.

A partir de este insumo, se producen localmente los elementos combustibles en CONUAR (Combustibles Nucleares Argentinos), empresa localizada en Ezeiza, Pcia. de Buenos Aires, desde donde son transportados por vía terrestre hacia la ciudad de Lima, también dentro de la Pcia. de Buenos Aires, para abastecer a las centrales de Atucha I y II. También se utiliza el transporte terrestre para proveer de este combustible a la central de Embalse, en la Pcia. de Córdoba.

Se producen también, a partir del uranio, radioisótopos a granel para medicina nuclear como el "Mo 99", en el Centro Atómico Ezeiza (CAE),

que luego son acondicionados y comercializados por Centros de Medicina Nuclear, que son finalmente los encargados de comercializarlos y transportarlos por vía terrestre dentro del país hacia los diversos centros de diagnóstico y tratamiento y que también se exportan, desde hace ya varios años, por vía aérea hacia Brasil.

¿Cuáles son las características de los residuos nucleares que se generan a partir de estas operaciones?

Las diversas aplicaciones nucleares generan diferentes clases de residuos (desde el punto de vista de sus propiedades físicas y químicas).

La generación nucleoelectrónica produce, además de los residuos radiactivos, los combustibles gastados (que son los combustibles que ya

han sido quemados en el núcleo de la central). En el caso de las centrales nucleares, tanto los residuos como los combustibles quemados permanecen en los mismos predios.

En este punto es importante destacar que, a diferencia de lo que ocurre con el uranio como insumo e inclusive con el combustible para las centrales nucleares, una vez que el mismo pasa por el reactor su irradiación y, por ende, su peligrosidad crecen exponencialmente.

Por eso, el hecho de que los mismos sean almacenados dentro de las centrales evita cualquier riesgo vinculado con su transporte, más allá de los límites de estos predios.

Los residuos provenientes de los pequeños generadores (aplicaciones médicas, centros de

delbeepalclick
Preparate para lo que viene

GS1
Argentina

Sumate al Programa de Apoyo MiPyMEs
y obtené importantes Beneficios para digitalizar tu empresa

pymes.gs1.org.ar

investigación, actividades de centros atómicos, etc.) son gestionados en Ezeiza, en un área especialmente dedicada, dentro del Centro Atómico.

De acuerdo al 7mo Informe a la Convención Conjunta, hasta 2020 en Argentina el volumen de residuos radiactivos almacenados sumaba 5.400 m³.

¿Por qué se habla de almacenamiento y no de disposición final de los residuos radiactivos?

Hasta ahora, ningún país en el mundo ha declarado sus combustibles usados como residuo para su disposición final. En este sentido, existen varias organizaciones alrededor del mundo que están trabajando en instalaciones especiales para ofrecer un destino final para estos residuos, entre ellas la finlandesa Posiva (ver nota página 12), que lleva la delantera en estos desarrollos y estaría realizando durante 2023 sus primeras pruebas.

Por eso, los combustibles usados permanecen almacenados en instalaciones especiales dentro de los predios de las centrales nucleares.

Desde luego, a medida que pasa el tiempo y los mismos se acumulan, se van ampliando estos espacios de almacenamiento.

En este sentido, existe también la posibilidad de reciclar o reacondicionar estos combustibles que ya pasaron por un reactor, pero no se trata de procesos sencillos. Por un lado, se puede usar parte de estos combustibles gastados para producir otro tipo de combustibles nucleares.

Se trata de una tecnología que podría ofrecer una importante reducción de la cantidad de residuos a partir del reaprovechamiento de los combustibles para seguir generando energía.

Pero actualmente estas operaciones de “reprocesamiento”, solo se realizan en tres lugares en el mundo, en Francia, Rusia y Estados Unidos.

¿Cómo es el almacenamiento y manipulación



en Argentina de los combustibles gastados?

Una vez que el combustible sale del reactor no entra en contacto directo con personas, todo su manipuleo se realiza de modo remoto.

En el caso de las centrales Atucha I y II, el combustible usado se transporta mecánicamente desde su salida del núcleo hacia una instalación que contiene piletas de enfriamiento en la que el elemento combustible queda colgado y sumergido en agua. Incluso en estas condiciones, con materiales aislantes de protección y al menos tres metros de profundidad desde la superficie hasta el extremo superior de las

varillas, las piletas son zonas de acceso restringido y controlado, para evitar cualquier daño por radiación del personal de la central.

Por su parte, la central de Embalse, utiliza además otro sistema de almacenamiento, que se realiza en seco y mediante unas infraestructuras modulares que brindan la posibilidad de ir ampliando su capacidad. El espacio destinado a los silos secos prevén la totalidad del almacenamiento necesario para los combustibles extraídos durante toda la vida útil de la central.



¿Qué reglamentaciones debe cumplir el transporte y el almacenamiento de materiales radiactivos?

En Argentina, el transporte y almacenamiento de materiales radiactivos -sean residuos o no- se realiza dentro del marco legal dado por los acuerdos internacionales, las Constituciones y leyes nacionales y provinciales y las ordenan-

zas municipales. Esto implica, por ejemplo, que en Argentina este prohibida la importación de residuos radiactivos y que algunos municipios no permiten la circulación o la construcción de instalaciones para el almacenamiento de materiales radiactivos.

Además del marco legal, para trabajar con materiales radiactivos, se debe cumplir con la normativa de la Autoridad Regulatoria Nuclear (ARN). La normativa se elabora a partir del consenso internacional sobre cómo proceder, para que la salud de las personas no resulte perjudicada cuando se trabaje con material radiactivo. El Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) es quien elabora documentos que reúnen ese conocimiento, que son utilizados luego como referencia por Argentina y otros países. Por lo tanto, todas las actividades relacionadas con el transporte y el almacenamiento de material radiactivo, se llevan adelante atendiendo tanto a la legislación nacional, provincial y municipal, como a las recomendaciones y los compromisos internacionales y la normativa establecida por la "Autoridad Regulatoria Nuclear".





STAR



VER
VIDEO

DISPOSICIÓN FINAL: UNO DE LOS GRANDES DESAFÍOS DE LA INDUSTRIA NUCLEAR



Pasi Tuohimaa
Gerente de Comunicaciones
de Posiva 

La gestión de residuos es uno de los aspectos más complejos del ciclo de la energía nuclear, ya que los mismos contienen químicos radiactivos que representan un riesgo para las personas y el medio ambiente, cuyas radiaciones ionizantes pueden continuar activas durante muchos años.

Por eso, el diseño de espacios e infraestructuras para la disposición final de estos residuos es toda una especialización en sí misma. Sobre esto dialogamos con Pasi Tuohimaa, Gerente de Comunicaciones de Posiva, empresa finlandesa que se posiciona a la vanguardia mundial en el desarrollo de soluciones para el último eslabón de la logística de los combustibles nucleares utilizados para la generación eléctrica.

¿Cómo se resuelve actualmente el destino de los residuos nucleares en el mundo?

Muchos países que utilizan energía eléctrica nuclear cuentan con instalaciones para desechos de baja y media actividad, pero no existen todavía en el mundo soluciones para la disposición final del combustible nuclear gastado de alta actividad.

Finlandia es una nación pionera en la disposición final de combustible gastado, que es el combustible resultante luego de su uso en un reactor nuclear. En nuestra organización nos encargamos de los trabajos de investigación, desarrollo y diseño destinados a los desechos finales. Tal es así, que en 2015 el gobierno finlandés nos otorgó un permiso para construir una planta subterránea de encapsulamiento e instalación de disposición final en Olkiluoto, al Oeste de Finlandia, como proceso de solución

a esos desechos de alta actividad, algo que en mi país se ha planificado con sumo detalle por más de 40 años. En este sentido, estamos encaminados a convertirnos en líderes en prestación de servicios de eliminación de residuos nucleares.

¿Qué características particulares presenta esta planta subterránea en la que están trabajando?

Decidimos avanzar hacia una fase de producción que incluye un sistema seguro para su implementación técnica, compuesto por varias barreras. El mismo consiste en el acondiciona-

miento del combustible, un contenedor para su disposición final, el relleno del túnel amortiguado por bentonita (arcilla que tiene la capacidad de expandirse con la humedad y disminuir considerablemente la permeabilidad de la superficie) y la base del fondo rocoso de Olkiluoto, que sirve como una barrera natural.

En cuanto al sistema de encapsulamiento, consta de dos instalaciones para residuos nucleares. El primero es una planta encapsuladora sobre el suelo y la otra es una instalación destinada a la eliminación de estos residuos que, a su vez, dispone de un depósito real y otras instalacio-



nes subterráneas, como torres, elevadores y ventilación.

Por último, se da lugar al proceso de deposición, en el que el combustible nuclear gastado se transporta desde el almacenamiento provisional a la planta de encapsulación para su en-

estarán listos para su almacenamiento final. En el caso de Onkalo, lo comenzaremos a realizar alrededor de 2025 y seremos los primeros en el mundo en hacerlo.

Todo ese manejo y su transporte se realiza bajo el agua, en unas "botellas" recubiertas de plomo. Allí, se trasladan a través de múltiples barreras de ingeniería dispuestas en capas que garantizan su seguridad a largo plazo. De hecho, estimamos que podría resistir a terremotos, una nueva era glacial y por más de un millón de años.

Nuestro principal objetivo en la gestión de estos desechos es aislar el material radiactivo de la naturaleza mientras logramos que su radiactividad descienda hasta un nivel insignificante.

Con respecto a las medidas de seguridad, ¿cuáles son los aspectos en los que se concentran para optimizar esos cuidados y qué desafíos encuentran al respecto?

Nuestra existencia se respalda en 40 años destinados a la investigación de medidas de segu-

vasado en un recipiente de eliminación y para su transferencia al repositorio a una profundidad de más de 400 metros.

Para la construcción de Onkalo® -"cueva" en finlandés- utilizamos rocas, concreto, acero, madera, todos materiales similares a los utilizados en cualquier otra obra. El proyecto total supone una inversión de 500 millones de Euros y comenzará a funcionar en 2025.

En cuanto al proceso operativo, ¿cómo prevén realizar el traslado de estas cargas y su manipulación antes de destinarlas a su ubicación final?

En primer lugar, los residuos de alta actividad son puestos a enfriarse en unas piscinas especiales durante cuatro décadas. Recién entonces



ridad a largo plazo. Para desarrollarlas, hemos elaborado un plan de acción que se actualiza anualmente con nuevas medidas claves y, en otros términos, buscamos aumentar nuestra experiencia y optimizar las capacidades a través de la formación. Utilizamos el sistema recomendado por la Agencia Internacional de Energía Atómica (OIEA) de escala de tres niveles como base para evaluar el estado de nuestra cultura en materia de seguridad.

En cuanto a los desafíos, las actividades destinadas a la disposición final son muy diferentes a las operativas de otras centrales nucleares. Además de los criterios básicos de seguridad nuclear y radiológica aplicables, la construcción de estos depósitos geológicos requiere una gestión crítica a fin de garantizar que el lecho rocoso siga siendo apto para su disposición final por mucho tiempo. Entonces, nos aseguramos que, una vez que finalice el período de almacenamiento, la roca madre esté tan intacta como antes de su excavación.

¿Cuál es la importancia de la formación y capacitación de los profesionales dedicados a estas tareas?

El 90 por ciento de los empleados de la compañía tiene un alto nivel de formación académica y, como la educación y el entrenamiento son fundamentales, también buscamos generar una buena cultura en materia de seguridad, como elemento esencial en la formación de la

experiencia de nuestros profesionales. Esto consiste en la competencia personal, actitudes generales, modelos operativos eficientes creados



por la organización e instrucciones de apoyo. Abordar correctamente esta cultura nos requiere de una mejora y medición continuas y sistemáticas.

¿Cómo perciben que es la recepción del público ante este tipo de proyectos?

Por lo general, el problema es que la gente no sabe mucho acerca de cómo se manipulan los materiales radiactivos y cuanto menos sabe, más teme. Sin embargo, en este caso en particular, la solución ya se ha planteado y se ha estado desarrollando por más de 40 años, por lo tanto, esto ya no es un problema.





VER
VIDEO

DERRIBANDO MITOS JUNTO A LOS JÓVENES NUCLEARES



Pau Aragon Grabiell

Miembro del la Junta Directiva, Responsable de Contenido Técnico y Community Manager en Jóvenes Nucleares de España 

De la mano de **Pau Aragon Grabiell**, Miembro del la Junta Directiva, Responsable de Contenido Técnico y Community Manager en [Jóvenes Nucleares](#) de España, abordamos el cómo, cuándo y por qué de la necesidad de impulsar de forma consciente y responsable la generación nuclear de energía eléctrica.

¿De qué se trata Jóvenes Nucleares?

Es una asociación que nace como una comisión de la Sociedad Nuclear Española. Fundamentalmente, jugamos un papel importante en la divulgación de los beneficios de la tecnología nuclear en la sociedad, siempre desde el rigor científico.

Somos un grupo de jóvenes menores de 35 años, que buscamos dejar un mundo mejor al que encontramos y, para ello, estamos convencidos del papel fundamental que juega la tecnología nuclear.

Lo vinculado con la energía nuclear no suele tener una “buena mirada” social, ¿cuál es tu opinión al respecto?

Soy muy realista y tengo claro que ninguna tecnología de generación energética, ya sea eléctrica o de cualquier tipo, es perfecta. Todas tienen sus beneficios y sus inconvenientes, incluida la nuclear, desde luego.

En este sentido, tanto yo como todos los que integramos Jóvenes Nucleares, defendemos la idea de que no hay que esconder esos aspectos negativos, al contrario. La energía nuclear tiene la particularidad de que, en caso de accidente, existe el riesgo de exposición a un peligro que no vemos: la radiación, y la gente en general suele tener más miedo a aquellas cosas que no ve y desconoce. Si no ves y no entiendes a lo que te estás enfrentando, la situación te genera más temor.

De hecho, ese fue el objetivo por el que me involucré con la asociación, para que la gente tengas las herramientas, la información para

combatir ese miedo y ver más allá.

No queremos convencer a nadie, nosotros damos las herramientas para que cualquier persona, mediante un razonamiento crítico, pueda llegar a sus propias conclusiones. Al final, las nuestras se basan en la ciencia y esas personas pueden llegar a conclusiones similares, con algunos matices, por supuesto.

Tanto desde la web como en las redes de Jóvenes Nucleares destacan la frase "Derribando Mitos", ¿cuáles son estos mitos?

Los mitos más habituales con los que me encuentro están relacionados con la seguridad y la gestión de residuos radioactivos. Por eso, una vez que se comprende que no hay tecnología libre de riesgo, el tema está en cómo gestionamos ese riesgo.

En este punto es importante destacar que la

energía nuclear tiene estándares de exigencia a nivel seguridad muchos más altos que cualquier otra industria. El riesgo se cuantifica mediante el producto de dos factores: la frecuencia con la que puede suceder un accidente y la gravedad de sus consecuencias.

A nivel de reducción de esas frecuencias, esta industria cuenta con muchos sistemas redundantes para que, si uno falla, actúe su sistema "gemelo". A nivel de mitigación de las consecuencias, el diseño de las centrales nucleares se basa en el concepto de 'defensa en profundidad', es decir, el uso de múltiples barreras para proteger su integridad.

Mirando los análisis probabilísticos de riesgos, vemos que este esquema funciona, porque de acuerdo a los números oficiales, por unidad de energía, la nuclear es la que menos muertes ha provocado.

Escuela de+
Negocios Internacionales



Universidad
de Valparaíso
CHILE

El conocimiento de la transformación digital, la omnicanalidad, la gestión de datos y la inteligencia artificial ofrece a las empresas la clave del éxito para satisfacer las demandas de sus clientes en forma oportuna, con el manejo de herramientas digitales, que ofrece experiencias de buen servicio al cliente.

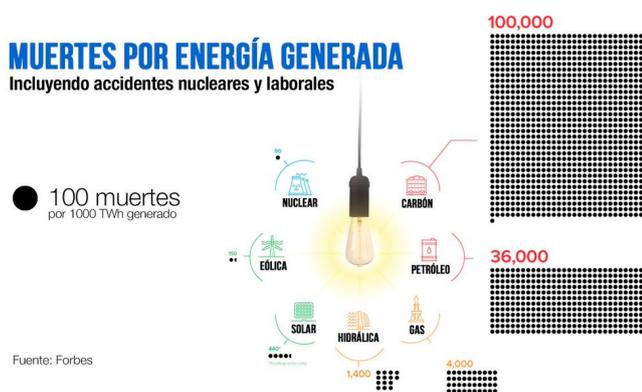
ES POR LO QUE OFRECEMOS LOS SIGUIENTES CURSOS COMPLETAMENTE ON-LINE:

- + Curso de Omnicanalidad
- + Curso en Gestión de Datos en Análisis de Negocios
- + Curso en Introducción a la Inteligencia Artificial Aplicada a los Negocios
- + Curso en Transformación Digital para los Negocios

Contacto: ana.aravena@uv.cl

Producimos muchísima cantidad de energía y, a nivel de centrales nucleares comerciales, solo ha habido muertos en una, en Chernobyl.

En lo que respecta a la gestión de los residuos nucleares, nos encontramos con la inseguridad propia de gestionar un residuo que mantiene su peligrosidad durante 10 mil años. Sin embargo, como seres pensantes que somos, y con muchos años de historia detrás, somos lo suficientemente inteligentes para dar soluciones tecnológicas que resuelvan estos problemas y no trasladar nuestra responsabilidad a las generaciones futuras.



Calentamiento global, crisis energética, ¿cómo se posiciona la energía nuclear ante este contexto?

El calentamiento global es una certeza científica indiscutible, ante lo que disponemos de una serie de herramientas para enfrentarlo, ¿por qué no usarlas todas?, si son herramientas que conocemos y sabemos que somos capaces de gestionar.

La electricidad como energía limpia está teniendo muchos progresos, ya que se están instalando diversas formas de producción renovable y también nuclear, sobretodo en Asia.

Pero todavía debe expandirse aún más en el transporte, la industria, la calefacción urbana, la construcción, todos sectores altamente dependientes de los combustibles fósiles.

En España por ejemplo, que es un país desarrollado, más del 70 por ciento de la energía que consumimos proviene de combustible fósil, porque el transporte no está electrificado, porque la industria no está electrificada.

Es preciso avanzar con la electrificación y, en paralelo, establecer un "mix" para abastecer toda esa demanda energética de forma amigable con el medioambiente. Desde luego que la renovable es imprescindible, pero la nuclear nos sirve para satisfacer algunas debilidades que todavía tiene la energía renovable, ya que al igual que esta última, la generación nuclear de energía eléctrica no produce contaminación ambiental ni emite gases de efecto invernadero.

La energía nuclear y la renovable no están en lucha, en ningún caso, por eso es necesario destacar los beneficios y ser conscientes de los inconvenientes de las tecnologías existentes. Si la gente entiende esto en lugar de buscarle las contras, se va a dedicar a mejorarla. Esto es lo que me gustaría y por lo que hago esto.

¿Identificas desafíos logísticos relacionados con la generación nuclear de energía eléctrica?

Puedo hablar solo a nivel de España, donde todos los residuos radiactivos que se generan se emplazan dentro de las mismas centrales y, por lo tanto, su transporte es prácticamente nulo.

Cuando el combustible nuclear sale del reactor

se deposita en piscinas de enfriamiento y, después de un periodo de unos cinco años, se almacenan en unos bidones en seco y esos bidones se ubican en el mismo emplazamiento de la central.

De todas forma, en España se está trabajando en una solución final para los mismos, que se trata de un almacenamiento geológico profundo, previsto para 2078. Hasta entonces, todas las centrales enviarán su combustible usado a un Almacén Temporal Centralizado (ATC), cuya construcción estaba prevista para 2028 pero que actualmente tiene detenido su proceso de licenciamiento por temas políticos, desde donde luego serán transportados hacia el al-

macén geológico profundo, donde su gestión es nula, ya que se trata de un emplazamiento a 400 metros de profundidad donde los residuos quedarán sellados.

Cuando este esquema se ponga en práctica, que en su momento estaba previsto para 2028, se va a necesitar transporte y logística para gestionar el traslado de estas cargas peligrosas.

Para lo que, como humanidad, desde lo científico y operativo contamos con todas las herramientas y experiencias para poder llevar a cabo de forma segura y responsable.



NUEVOS BENEFICIOS

Desarrollamos nuevos servicios y eventos para hacer frente a la pandemia y seguir difundiendo las buenas prácticas a los profesionales del Sector de Logística y Cadena de Suministro.





AGRADECEMOS A NUESTROS MIEMBROS POR:

- Compartir nuestras publicaciones
- Invitar a nuevos miembros
- Asistir a eventos
- Realizar charlas
- Escribir artículos
- Sumarse a la Columna Colaborativa
- Participar en los Programas de Mentoreo como Mentee o Mentor
- Interactuar con nuestras propuestas

MIEMBROS DESTACADOS DEL PROGRAMA DE INSIGNIAS DE ESTA EDICIÓN:

MIEMBRO MULTIPLICADOR



MIEMBRO SPEAKER

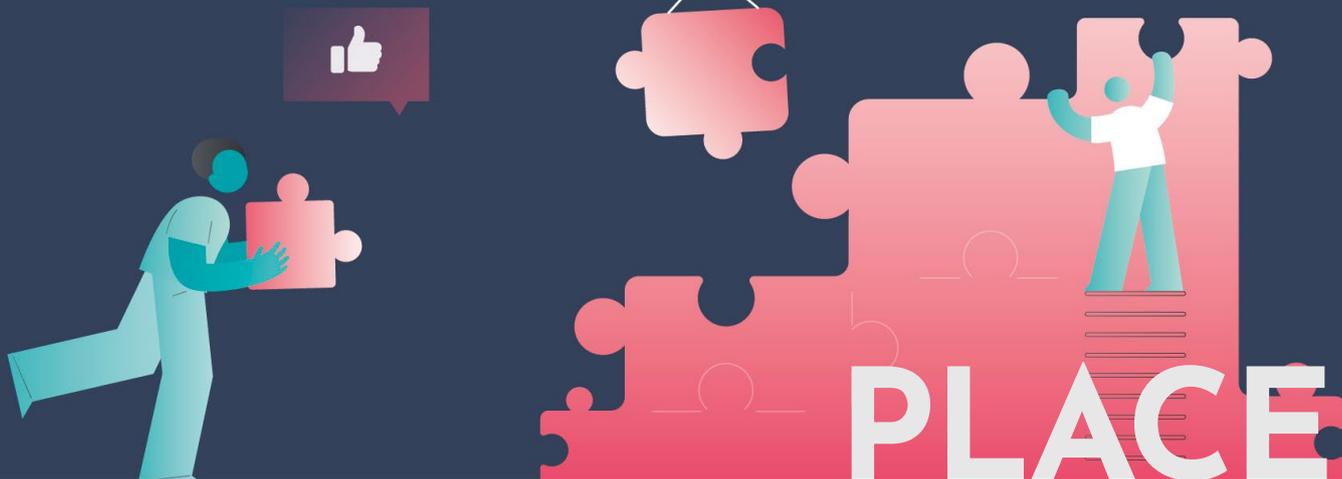


MIEMBRO PRODUCTOR



MIEMBRO PRODUCTOR





EMBAJADORES



VER VIDEO



Doris Silva
Embajadora de Movant Connection
en Chile 🇨🇱

Como Embajadora de Movant Connection en Chile, Doris Silva, profesional especializada y apasionada por el comercio exterior, nos cuenta sobre su vínculo con nuestra comunidad y su mirada de la actualidad del sector.

¿Cómo iniciaste tu vínculo con Movant Connection?

Movant Connection es una comunidad que me llama mucho la atención porque, además de hablar de temas logísticos, también están enfocados en el comercio exterior, que sin duda es algo que es mío de toda la vida, yo soy 100% Comex y me gusta mucho.

Considero que muchos paradigmas logísticos salieron a la luz a raíz del Covid, pero sin embargo hay gente que desconoce que la logística también está muy relacionada con el Comex, con todo lo que pasa para traer las cargas para acá, y eso es lo que me gusta de Movant

Connection, que transmiten eso que es tan mío como el comercio exterior, que es lo que me gusta.

¿Qué te representa ser Miembro Embajadora?

A mí siempre me motiva el hecho de poder transmitir lo que hago y darle valor agregado a nuestro trabajo. Muchos jóvenes y mucha gente desconoce lo que pasa de este lado del Comex, una actividad super esencial que, unida con la logística, fueron las que pudieron salvar el abastecimiento en todo el mundo bajo el contexto de pandemia.

Siento que el tema del Covid, rescatando lo positivo, nos hizo dar cuenta que efectivamente lo presencial no es 100% esencial, para poder transmitir lo que uno hace o lo que uno quiere enseñar. Eso genera que personas diversas de distintas regiones y países, se puedan unir

y tener una visión de cada realidad y eso es maravilloso.

¿Qué recomendaciones o reflexiones compartirías con aquellos jóvenes que están analizando dedicarse al Comercio Exterior?

En mi caso, comencé a estudiar Comercio Exterior sin conocer la carrera. Yo quería estudiar otra cosa, pero un primo me comentó sobre la carrera y me pareció genial. Es real que es una carrera muy demandante y en ocasiones estresante, pero es una carrera que enamora. A los jóvenes les daría el consejo de siempre estar estudiando, de siempre estar perfeccionándose, siempre estar leyendo. Hoy en día tienen a disposición webinars, conversatorios, mentorías, un abanico de posibilidades todas gratuitas, como las que ofrecen Movant Connection y APLOG, por ejemplo.

En definitiva, que estudien y que averigüen de la carrera porque, de verdad, es una actividad que apasiona.

¿Como embajadora, cuál es tu mirada sobre la situación y perspectivas de Chile y su comercio exterior?

Hoy en el ComEx las empresas deben empezar a digitalizar, a especializarse, porque el consumidor lo está exigiendo. En Chile se viene un plan de desarrollo logístico, impulsado por el Ministerio de Transporte y de Comunicaciones, donde entre otras cosas se va a analizar el tema de la infraestructura en los puertos. El objetivo es seguir creciendo, obviamente también con los países con los que tenemos acuerdos, y siempre atentos al tema Covid, que nos sigue sorprendiendo todo el tiempo.



**SU SOCIO EN
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA**

Contacte con nuestro equipo >

**MOVING THE WORLD,
TOGETHER.**

PROGRAMA DE MENTOREO

En MOVANT CONNECTION nos proponemos ser un puente entre aquellos que tienen ganas de aprender y aquellas personas con vocación de enseñanza. El PROGRAMA DE MENTOREO aporta valor difundiendo conocimientos, vinculando e incentivando el debate entre los diversos protagonistas de la logística y el comercio exterior. Inscríbete enviando un correo a miembros@movant.net.

“”

Paula Pastén 

Ingeniera especializada en negocio naviero y comercio exterior.

Mentora



Daniella de Luca 

Ingeniera especializada en negocio naviero y comercio exterior.

Mentora



Moderadora

Angélica Barría Díaz

Directora APLOG y Miembro Embajadora de Movant Connection.



VER VIDEO

MENTOREO ABRIL

EL PRESENTE NOS DESAFÍA: CAMBIOS, AJUSTES Y ACTORES DEL COMERCIO EXTERIOR

“Estamos viviendo en un escenario de alta volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad, comunmente denominado escenario VUCA. La contracción de la oferta de servicios de las navieras, ha generado que las mismas puedan ir controlando los niveles de flete. Al existir menos actores, menos servicios y menos opciones, la logística del contenedor ha sufrido cambios importantes, los que lamentablemente afectan al escenario tarifario y a nosotros como usuarios”.

Paula Pastén

“El problema nunca fue la falta de contenedores, los contenedores siguen siendo los mismos, se demostró que el problema no estaba ahí sino en la logística hacia atrás: qué pasaba con la entrega al cliente, los tiempos y costos de estadía, aspectos que muchas veces depende de cuartos, quintos y sextos actores, como la aduana, los servicios agrícolas, el organismo de salud, etc. Como importadores y exportadores estamos a la merced de cuánto se demoran los mismos”.

Daniella De Luca

PROGRAMA DE MENTOREO



VER VIDEO

MENTOREO MAYO

IMPPLICANCIAS DE LA GESTIÓN DE INVENTARIOS EN EL COMEX



Marco Espejo González

Mentor

Especialista en logística y comercio exterior, docente universitario, escritor, conferencista.



Carina Benítez 

Moderadora

Especialista en logística, emprendedora.



“La gestión de inventarios va a interactuar de la manera que nos permita primero determinar la cantidad y luego involucrar el proceso de operaciones y ventas, en el cual todos los involucrados puedan tener o afirmar la cantidad que se requiera. Hay que tener en cuenta que las mismas cadenas de suministros son camaleónicas y se van a ir adaptando a las condiciones dado que no son rígidas”.



Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe

Apoyamos y representamos las actividades del **Agente de Carga** y el **Operador Logístico** en su papel de: promoción, mejoramiento, asesoramiento técnico y facilitación del **comercio internacional**.

ASOCIACIONES NACIONALES MIEMBROS




















www.alacat.org

coordinacion@alacat.org









COLUMNA COLABORATIVA ABRIL

“EXPERIENCIAS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE INNOVACIONES TECNOLÓGICAS EN LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR”.

“La tecnología nos potencia. No representa una solución en sí misma, pero resulta un aliado fundamental para lograr la agilidad y eficiencia que demandan los mercados en la actualidad. Las innovaciones no toman decisiones estratégicas, pero sí nos brindan más herramientas que, en muchos casos, hacen posibles cosas que eran impensadas. Por todo esto, resulta muy importante estar al tanto y abiertos a conocer las nuevas tendencias tecnológicas, ya que aunque no seamos expertos en las mismas, siempre podremos, desde nuestra mirada estratégica, identificar las posibilidades que pueden ofrecer para la optimización de las operaciones”. Javier Carrizo, director de Movant Connection.

En esta nueva Columna Colaborativa, miembros de la Comunidad de Movant Connection reflexionan sobre sus experiencias en la implementación de soluciones tecnológicas para las operaciones logísticas vinculadas al comercio exterior.

El rol creciente de la tecnología

María Grazia Blanco (Venezuela), abogada y miembro del Comité Marítimo Internacional, considera que “las nuevas tecnologías han pasado a jugar un papel estelar en los procesos económicos, financieros, logísticos, comerciales, sociales y culturales de los últimos tiempos” y, a raíz de esto, “en mayor o menor medida hemos tomado consciencia de un cambio de paradigmas realmente sorprendente y retador que de forma muy sigilosa entró en nuestras vidas rompiendo los esquemas y las estructuras del pasado”.

Por su parte, Luis Clementi (Argentina), ingeniero especializado en dirección de empresas, detalla los campos de aplicación en donde “el aporte de la tecnología en los procesos logísticos es indudable”: Infraestructura de los depósitos, calidad del equipamiento, estado y mantenimiento de los pisos, cámaras y cadenas de frío, entre otros. En relación al servicio a clientes, “la solución de posibles errores en forma inmediata y su rápida solución. Calidad de los

procesos de abastecimiento, tiempos de entrega, disponibilidad, acceso y control de los inventarios en tiempo real. Inmediatez y control de los procesos de reposición". En cuanto a la seguridad y continuidad operativa, "tratamiento de materiales peligrosos, fechas de vencimiento y procesos asociados, sistemas de emergencia y detección de incendios". Y en relación a los equipos de trabajo, su "preparación y entrenamiento en las buenas prácticas".

Para Agustín Ibarburu (Uruguay), Licenciado en Administración y Contador, "actualmente la logística no es solamente procesar y gestionar de manera eficiente el movimiento de bienes y servicios, sino que también se debe procesar de manera correcta una gran cantidad de información. La tecnología nos permite procesar miles de datos en poco tiempo generando información clave para poder gestionar de manera eficiente".

Por otro lado, Angello Isacar Chuquiruna Cas-

tillo (Perú), estudiante de Comercio Exterior, comprende que "la potencialidad de las nuevas tendencias tecnológicas juega un papel trascendental en la optimización de los procesos de gestión, localización y transporte, permitiendo brindar un servicio óptimo y accesible a los que el Comercio Exterior no es ajeno".

Experiencias en los procesos de implementación

Clementi afirma que le tocó vivir etapas brillantes, "pude participar en varios procesos industriales, comerciales y logísticos en varios países de América y con la experiencia adquirida a nivel nacional, comercial y tecnológico pude crecer profesionalmente".

Ibarburu, por su parte, confiesa, "Como profesional he tenido experiencias en implementación de tecnologías en distintos aspectos de la cadena de suministro y en todos ellos los procesos que se resolvían de manera manual o por decisiones personales de jefe, gracias a la

PROMOVEMOS EL DESARROLLO LOGÍSTICO PARA POTENCIAR LA COMPETITIVIDAD EN AMÉRICA LATINA

 [HTTPS://WWW.ALALOG.ORG/](https://www.alalog.org/)

 ALALOG

 SECRETARIA@ALALOG.ORG

ALALOG
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE LOGÍSTICA

digitalización y a la aplicación de tecnologías, hoy se realizan de manera independiente y objetiva”.

Para Angello, “la incorporación tecnológica a las operaciones logísticas ha significado un gran desafío que ha motivado una oportunidad potencial para incrementar la rentabilidad, productividad y competitividad empresarial y han influenciado en la consolidación de nuevos modelos de negocio”.

Blanco también cree que los cambios han sido positivos, “he comenzado a incorporar a mi trabajo diario y profesional las nuevas tecnologías logrando mayor digitalización y conectividad en mis actividades. Mis operaciones laborales y académicas se han transformado, marcando un antes y un después”.

Aspectos claves

Ibarburu considera esencial “entender que la tecnología en sí misma no es una solución. El primer paso es identificar cuáles son los dolores o inconvenientes logísticos que se están viviendo en las empresas para, a partir de ahí, encontrar soluciones apalancadas en la tecnología”.

Desde su perspectiva, Angello cree que “adecuar la tecnología a la producción, cadena de suministros, transporte, distribución y entrega, de la misma manera que poner en funcionamiento un software ERP es esencial para garantizar una óptima gestión logística”-

Blanco explica que “Los retos tecnológicos es-

tán modificando las agendas empresariales, gubernamentales, comerciales e institucionales y por eso será imprescindible revisar el rol de todos los operadores de la cadena comercial y logística, de las autoridades y destinatarios de productos y servicios”.

En cambio, para Clementi “la capacitación del personal abocado al transporte y el operativo es un recurso clave para brindar un excelente servicio y es la herramienta principal y, por lo tanto, además de la capacitación, es el ejemplo que brindan los operarios experimentados, supervisores, jefes y gerentes, que son los mejores maestros que además crean la cultura organizacional”.

Impacto en los resultados

Angello afirma que “el proyecto tecnológico implementado generó un impacto positivo en la producción y gestión logística, logrando fidelizar e incrementar la cartera de clientes y permitió optimizar de manera eficiente las operaciones y procesos y mejorar los tiempos de entrega, la rentabilidad y la productividad empresarial.

Blanco agrega que “es innegable que la innovación y las nuevas tecnologías han logrado una transformación tanto silenciosa como progresiva a nivel internacional, impactando en las economías mundiales, en las cadenas de valor, producción y comercio, exigiéndose así, nuevas habilidades, nuevas inversiones, nuevas infraestructuras y ordenamientos jurídicos adecuados a los tiempos que estamos viviendo”.

Para Clementi, la logística es, sin dudas, “integradora de todos los procesos de las organizaciones, dado que, desde el abastecimiento con sus desafíos, los procesos, la tecnología aplicada, las reglas del arte de cada disciplina, la competencia y en general la innovación tecnológica hacen que los procesos se afiancen con seguridad y se puedan brindar servicios

adecuados a los clientes de cada organización”.

Ibarburu concluye que “si se cumplen de manera correcta los aspectos clave indicados anteriormente, los resultados de la implementación de tecnología en la actividad logística son positivos inmediatamente”.



PARTICIPAN EN ESTE ARTÍCULO:



Maria Grazia
Blanco



Luis
Clementi



Angello Isacar
Chuquiruna Castillo



Agustín
Ibarburu





PLACE

COLUMNA COLABORATIVA MAYO

“OFICIOS EN LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR, POR SUS PROTAGONISTAS”

“Los oficios son la fuerza que mueven al mundo del trabajo y, claro, las actividades de la logística y el comercio exterior no quedan afuera. En la actualidad, por citar un ejemplo, hay faltante de choferes, que representa hoy un obstáculo para el crecimiento de las operaciones en diversos países alrededor de todo el mundo. Siendo el principal motivo de esta situación lo poco atractivos que se han vuelto los oficios para las nuevas generaciones, revalorizar estas tareas y a sus trabajadores es responsabilidad de todos los que nos encontramos, de una u otra forma, vinculados al sector”. **Javier Carrizo, director de Movant Connection.**

En esta nueva edición de la Columna Colaborativa, los miembros de nuestra comunidad nos comparten sus experiencias al frente de oficios vitales para el desarrollo de la logística y el comercio exterior.

El valor y características de mi oficio

Miguel Gil (Argentina), capitán de barco de ultramar, considera que las características de su trabajo son particulares porque, “cuando se

está abordo, la vida pareciera ponerse en pausa y muchas veces lo cotidiano del trabajo se ve afectado a cosas inmanejables. Es imposible ignorar que la mayoría del volumen de carga del mundo se mueve por barcos y, sin marinos mercantes, esto sería imposible”.

En sus palabras, **Nataly Azeñas Arroyo (Bolivia), especialista en compras internacionales,** se dedica a “gestionar, como medio, todos los procesos involucrados en la cadena de suministro, donde la importancia radica en la necesidad de hacer el seguimiento y control adecuados para que cada eslabón del comercio exterior esté debidamente conectado”.

Para **Junior Ácaro (Perú), auxiliar de picking,** su trabajo es importante “porque de su función depende el abastecimiento y disponibilidad de stock en los puntos de venta para lograr llegar más fácilmente al cliente”.

Patricio Ruiz (Chile), camionero asalariado, en cambio, admite que el suyo es “un trabajo sacrificado y muchas veces mal mirado, pero todo

aquel profesional detrás de un volante sabe que es fundamental para el abastecimiento local y regional”.

Formación y primeros pasos

Azeñas detalla que, aunque estudió finanzas como carrera, “había algo en el comercio exterior” que le llamaba la atención. “No pude iniciar hasta que encontré una empresa de servicios de importación paralelamente a mis estudios de Maestría en Comercio Internacional”, comenta. Además, cree que “la formación combinada con la práctica son esenciales para desarrollarse profesionalmente”.

Ácaro, por su parte, nos comenta: “seguí la recomendación de un familiar y, como había oído buenos comentarios del clima laboral (de la empresa en la que se desempeña), eso me ayudó a tomar la decisión. El coordinador del área fue una persona que se preocupó por mi etapa de aprendizaje, fue detallista con cada función, me permitía preguntar y me sentía cómodo porque se preocupaba por mi crecimiento”.

Ruiz también cuenta con un legado familiar dado que su padre y su abuelo fueron camioneros. “Comencé a manejar desde muy pequeño, pero por un cambio de legislación en Chile para la obtención de licencia de conducir profesional, tuve que elegir entre estudiar una carrera o estudiar para conductor y esto elegí”, subraya.

Igual es el caso de Gil, que es hijo y nieto de capitanes de mercantes. “Me inicié la Escuela Nacional de Náutica, donde me gradué como oficial de cubierta y licenciado en transporte marítimo y con el tiempo fui navegando y adquiriendo el tiempo reglamentario exigido para

ir rindiendo exámenes que me permitieran ascender hasta Capitán de Ultramar”, detalla.

Integrando vida profesional y personal

Ácaro resalta los beneficios de su jornada laboral: “los horarios actuales me permiten pasar más tiempo con mi familia y puedo realizar otras actividades personales como hacer deporte”

Sin embargo, este no es el caso de Ruiz quien explica que “cuesta mucho poder participar de fiestas (Navidad, Año Nuevo, cumpleaños) porque es un oficio en el que sólo el camión sabe dónde estarán sus profesionales, aunque la familia de camionero también es familia camionera”.

En este sentido, Gil coincide en que “la familia sufre el desarraigo y a las ausencias se le suman las inconveniencias”. Además, añade: “tengo una esposa y dos hijas que han aprendido a vivir solas y en donde mi esposa hace de madre y padre al mismo tiempo. Hace todo lo humanamente posible para mitigar el sufrimiento de mis hijas al extrañar a su padre y al mismo tiempo se hace cargo de todo problema cotidiano o no cotidiano que se pueda suscitar. Indudablemente creo que ellas se llevan la peor parte y que son las tres personas más fuertes que yo conozco”.

Azeñas resalta que “el comercio no duerme” y, en su caso, “a veces cuesta ordenar horarios, llamadas y reuniones y atender urgencias, sobre todo al inicio. Para cada persona puede ser diferente, pero una vez que se encuentra el equilibrio entre trabajo y vida personal, todo fluye sanamente y se llega a tener un impacto positivo alrededor de uno”.

Aspectos de los oficios que se podrían mejorar

Ruiz cree que “se debe trabajar en el desarrollo de instalaciones para mejorar la calidad de los tiempos de espera durante los viajes”.

Gil cambiaría “la visión del armador para sus empleados para que se le dé al marino mejores tratos como persona”. Además, sumaría “médicos o enfermeros abordo y armaría contratos de navegación más cortos (hay personas que navegan hasta ocho meses al año)”.

Para Azeñas, en su sector “siempre hay cosas por mejorar. Un aspecto tal vez sea la integración con otros agentes, manteniendo la filosofía de trabajo de calidad”.

Ácaro destaca que sería importante contar con “el apoyo de tecnología porque permitirá tener una mayor productividad y eficiencia en el trabajo, así como aprovechar de mejor manera los espacios en el almacén”.

Posibilidades de crecimiento y expectativas

Gil afirma que en la marina mercante “el desarrollo es constante porque el crecimiento del comercio internacional es continuo, como así también la interconectividad de los pueblos ya

que hoy en día, y desde hace mucho tiempo, cualquier persona puede recibir cualquier producto solo con operar desde su teléfono”.

Para Azeñas, en su rubro “hay crecimiento y desarrollo y, sea cual sea el área, se dan continuamente nuevas formas de trabajar, innovación en los servicios, en tecnología, sostenibilidad, aspecto que representa un reto y, a su vez, una necesidad a pesar de que hoy en Bolivia pocas empresas le prestan atención e importancia”.

Ácaro resalta que en la empresa para la que trabaja “valoran las competencias de sus empleados y esto da posibilidades de crecimiento, como también sumar experiencia y conocimientos”. En un futuro cercano, desea convertirse en un coordinador de sectores y “transmitir conocimientos al personal que se sume a su red operativa”.

Por último, como todo conductor, Ruiz sueña con “emprender su propia empresa, pero en Chile aún no existen políticas de apoyo a PyMES”. “Mis expectativas están en mantener a mi familia unida y feliz y, cuando llegue el momento de analizar el cambio a otra actividad, lo veré, pero hoy el camión y la ruta son mi futuro”, sentencia.

PARTICIPAN EN ESTE ARTÍCULO:





ENTREVISTA ONDEMAND

Los miembros de **Movant Connection** son protagonistas de esta entrevista

En esta oportunidad responde:

Virginia Staricco

Empresaria logística y Emprendedora. Reconocida como "Mujer Empresaria del Año" 2019-2021 en Uruguay.



PREGUNTAS

Iveth Pacheco 

Ejecutiva de Cuentas en empresa de gestión de talentos

En vista de la situación actual, post pandemia prácticamente, ¿cuáles consideras tú que son las industrias que son las industrias con mayor fuerza para que la mujer pueda integrarse en el mundo laboral?

Jorge de Mendonça 

Asesor en Intermodalismo

Desde nuestra organización, AIMAS, queremos consultarte sobre los avances de ferry de semirremolques entre la costa de Uruguay y la costa de Argentina sobre el Río de la Plata

Consultarte sobre tu posición respecto al contenedor de 53 pies que estamos promoviendo, para que los países habiliten su circulación libremente

Guillermo Cerda Muñoz 

Especialista en Comercio Exterior

¿Cómo ves que ha impactado hoy el problema de la logística internacional en el diario vivir de las personas, y cómo imaginas que van a seguir impactando las problemáticas que se están generando hoy en día?

Dionicio José González Hoyos 

Especialista en Gerencia Logística

En materia de sostenibilidad ¿qué tan rápido tendremos que migrar hacia combustibles limpios y cómo nos afectaría esto en materia de costos?

Mirá la entrevista
COMPLETA

RANDOM



VER
VIDEO

TALENTO DE EXPORTACIÓN: GESTIÓN LATINA EN EL SUDESTE ASIÁTICO



Raul Samaniego

Director de Supply Chain del grupo AJE en Asia, Tailandia. 🇵🇪

Raul Samaniego (Perú), es Director de Supply Chain del grupo AJE en Asia, región a la que arribó con la intención de vivir un año de experiencia y que finalmente, tras 8 años de exitosa gestión y muchos desafíos, hoy es su lugar en el mundo. En diálogo con Movant Connection, nos cuenta detalles de sus vivencias y aprendizajes profesionales.

¿Cómo se originó tu llegada a Tailandia como profesional de la cadena de suministro?

Acepté la propuesta de una empresa multinacional peruana de bebidas (AJE), que es la cuarta en el mundo en el sector de carbonatadas o gaseosas. Inicialmente, surgió la oportunidad de venir a Indonesia, que en ese tiempo se perfilaba como la mayor operación, en un país de casi 300 millones de personas. Así fue que tomé el reto de venir como supply chain manager pensando en quedarme por un año,

y finalmente hace ya ocho años que estoy en la región y con ganas de quedarme.

Actualmente estoy asentado en Tailandia, desde donde tengo a mi cargo la gestión de la supply chain de la compañía en el Sudeste Asiático.

¿Cómo fueron esos primeros días de adaptación y qué grandes diferencias identificaste con tu forma de trabajo habitual en Perú?

En cuanto a la adaptación, fue muy fácil. Creo que los latinos y específicamente los peruanos somos muy adaptables, nos acomodamos rápido, ya que somos de generar nuestros propios recursos.

Lo que sí es real es que tenemos una cultura de trabajo muy diferente.

Mi función, para lo que me convocaron, fue para optimizar las operaciones y los procesos. Como suele decirse, en la cadena de suministro tenemos que tener siempre cierta tensión, si estamos muy holgados en inventario, en recursos, almacén, infraestructura, algo estamos haciendo mal.

En este sentido, rápidamente pude identificar muchas posibilidades de mejora en los números, en los papeles, pero me encontré con una cultura de trabajo muy diferente que me desafió a buscar nuevas maneras de llegarle a la gente.

Tenía que cambiar mi estilo de liderazgo y esto fue lo que más me costó, porque yo venía de trabajar en Perú, Chile y Ecuador, donde apuntaba al empoderamiento del equipo y de las personas. Pero aquí, en Asia, entendí que había que ser mucho más directo y claro con los mensajes y las indicaciones, sobre todo al no compartir el idioma y la cultura.

El convivir con distintas culturas ha sido muy desafiante, pero luego, con ese entendimiento, comienzas a insertarte en ese ecosistema de las rutinas, de los proyectos y la gente te empieza a seguir y a conocer tu ritmo y el proceso se va dando naturalmente.

¿Cuál es el alcance de tus responsabilidades

de gestión y cuán numeroso es tu equipo de trabajo?

Yo gestiono grupos grandes porque veo toda la cadena de suministro de extremo a extremo, que incluye producción, manufactura, mantenimiento, logística, transporte, distribución, compras, servicios generales, planeamiento y, además, tenemos varias líneas de producción distintas.

Tengo un equipo de más de 700 personas, y uno de mis grandes logros es poder decir que, hoy en día, muchos de estos colaboradores ya han logrado asimilar ambas culturas.

De forma que trabajamos normalmente, la única gran diferencia está en ese nivel de flexibilidad que tenemos nosotros los latinos y que aquí es todo más estructurado. Las indicaciones, las estrategias tienen que ser bien directas, no puedes caer en ambigüedades o en planes de contingencia, no puedes ser

flexible, tienes que asegurarte de que las cosas se cumplan y esto implica un cambio en el modo de liderazgo.

¿Consideras que la cultura de trabajo latina tiene valor para aportar en estos mercados?

Lo que más se llevan de nosotros es nuestra capacidad de resiliencia. Tenemos el “cuero más duro” por todas problemáticas de las economías de nuestra región. Entonces, cuando surgen problemas como últimamente las disrupciones en la cadena de suministros, la pandemia, el Canal de Suez, los contenedores, el conflicto bélico, tenemos que reinventarnos y los latinos estamos un paso adelantados para liderar esos cambios.

¿Cómo es el esquema de comercio exterior que gestionan?

En cuanto a exportaciones, tenemos a toda la región: Camboya, Myanmar, Laos, Malasia, Indonesia, Vietnam, Timor del Este y Filipinas, son los países a los que más vendemos. Hay proyectos específicos que hemos hecho con China, Singapur y empaques que exportamos a Marruecos, Nigeria, Madagascar, África e India. En importación, muchos insumos vienen de China, Indonesia y Tailandia, los productos naturales son propios de la región y los premium, de Europa. Las maquinarias de las líneas de producción, al igual que sus repuestos, vienen de Europa, aunque también tenemos líneas chinas. También hemos hecho transacciones con Latam, cuando la logística no estaba tan cara, pero ahora se ha ido todo por las nubes y esto también implica reconfigurar toda nuestra cadena de suministro.

¿Cómo es la dinámica en cuanto a la buro-

cracia y las gestiones aduaneras?

Es bastante complicada. Es una región muy heterogénea, donde todos los países hablan un idioma distinto, tienen otra religión, otra cultura. Entre ellos, incluso, les cuesta adaptarse cuando viajan a países dentro de la misma región. Cada estado es distinto y hay mucha burocracia, mucha corrupción en algunos países, y esto encarece significativamente los costos.

En el caso de Indonesia, es el reto logístico más complicado, dado que es el archipiélago más grande del mundo, compuesto por 7 mil islas, con muchos intermediarios, operaciones multimodales, mucha demora en pasar de una isla a la otra, todo muy complejo.

En este sentido, en la región hay que diferenciar a Singapur, que está a la vanguardia en cuanto a Comex y logística.

¿Puede el mercado asiático representar una posibilidad atractiva para los profesionales latinoamericanos?

Definitivamente hay demanda de profesionales como para representar una oportunidad. Si pudiéramos exportar más talento sería bienvenido. Pero también es cierto que no hay muchas empresas latinoamericanas operando en la región, y si no vienes directamente con un contrato de trabajo es difícil, pero de todas formas sí hay oportunidades.

El tema es contactar bien a través de redes y de networking. No es frecuente para un latino venir sin trabajo, pero hay fuertes probabilidades de crecer y progresar, por mi parte le tengo fe al talento de nuestra región.





EUROPA: DINÁMICA DE LOS RESIDUOS PELIGROSOS Y PATOLÓGICOS



Santiago Seijas
Especialista en Supply Chain
Management, España.

En diálogo con Movant Connection, **Santiago Seijas**, especialista en supply chain management con amplia trayectoria en la gestión de residuos, nos comparte su experiencia de trabajo en Europa con las versiones peligrosas de estos materiales.

¿Cómo describirías la circulación de residuos peligrosos en España?

En su gran mayoría circulan residuos RSU, que es la abreviatura de Residuo Sólido Urbano, que típicamente no tienen componentes peligrosos y son más bien del orden domiciliario, los cuales pueden ser colocados en los contenedores de la vía pública.

Luego tenemos otros tipos de residuos, los denominados RAEE's (Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos). RCD, Residuos de construcción y demolición, Residuos Industriales, Residuos Sanitarios, entre otros.

En todas estas categorías podemos encontrar

residuos peligrosos por diferentes aspectos o motivos. De hecho, se trata de un tema dinámico ya que residuos que hoy se consideran peligrosos no lo eran un tiempo atrás, por ejemplo, hace no mucho tiempo en Europa un refrigerador no era considerado un residuo peligroso, sin embargo, a partir de 2021 comenzaron a ser categorizados como tales ya que contienen gas comprimido, el R134, que utilizan para generar frío. Lo mismo sucedió con los televisores y los monitores, que antiguamente eran considerados como residuos regulares mientras que ahora, debido a que la tecnología led utiliza para estos equipos determinados químicos, se empezaron a considerar como peligrosos.

Por otro lado tenemos los residuos industriales, donde ahí sí existen muchos tipos de residuos peligrosos relacionados con químicos y otros e, incluso, también hay elementos peligrosos en el rubro de la construcción como el caso del amianto.

Finalmente, en los últimos años en auge por la pandemia, tenemos los residuos patológicos o sanitarios, donde muchos de estos se consideran

peligrosos por su capacidad de transmisión de enfermedades y para los que existen estrategias diversas en los distintos países de Europa.

¿Cuáles son las características particulares que presentan los residuos patológicos para su gestión?

Si bien desde Bruselas, la capital de la Unión Europea, se dictan normativas a nivel de todo el bloque, cada país tiene sus propias leyes para la gestión de los residuos sanitarios.

En cuanto a las diferencias de abordaje de estos residuos, por ejemplo el Reino Unido estableció que las mascarillas y los denominados EPI (Elementos de Protección Individual) son un residuo más y no requieren tratamientos especiales. Sin embargo, en España estos mismos elementos son considerados residuos peligrosos cuando provienen de centros de salud, a pesar

de que las personas en sus casas los descartan como residuos regulares, lo que genera cierta contradicción fruto de estrategias que ante la incertidumbre generalizada producida por la pandemia, no se pueden considerar a priori ni correctas ni incorrectas.

¿Cómo es el tratamiento establecido para estos residuos?

Ante la urgencia impuesta por la pandemia, algunos países tomaron la iniciativa de habilitar incineradores para quemar estos residuos, mientras que otros no lo permitieron por el alto grado de contaminación que genera este procedimiento, lo que llevó a que en muchos casos se colapsaran ciertos sistemas y servicios.

Típicamente, los residuos sanitarios deberían pasar por un proceso de esterilización, donde se destruyen o remueven todas las materias orgáni-



Una empresa de: **GRUPO MURCHISON**

cas, patógenos, a partir del cual pasan a ser considerados como desechos comunes y se pueden disponer como tales en rellenos sanitarios o sitios de disposición final. Para esto, existen varios métodos como los químicos, microondas o incineración pero el método más avalado en la actualidad es el tratamiento en Autoclave, mediante el que a través de alta temperatura y vapor se elimina todo componente orgánico de los residuos.

¿Cómo se realiza el manipuleo y acondicionamiento de estos residuos patogénicos para su transporte?

En cuanto a la manipulación, el problema más grave son los pinchazos con objetos punzantes.

En el mercado existen varias alternativas, lo mejor es tener procesos lo más automatizados posibles y ergonómicos, para velar por la seguridad de las personas que deben manipular estas cargas. Desde luego, lo mejor en estos casos es siempre minimizar lo más posible el contacto, e idealmente, eliminarlo.

En principio, contar con todos los elementos de protección personal, y luego con el mayor apoyo posible de equipamientos mecánicos, como puede ser una cinta transportadora, o bien envases estandarizados para introducir los residuos que luego pueden ser manipulados automáticamente por sistemas diseñados para tal fin.

Y ante la eventualidad de algún pinchazo con cualquier objeto de estas características, cuando no se sabe si fue esterilizado o no, ante la duda, los protocolos exigen asumir el peor escenario y realizar un tratamiento con diversas vacunas, indicar estudios y seguimiento médico por, al menos, un año sobre la salud de la persona.

¿Cómo es la normativa europea para la gestión de residuos peligrosos?

En Europa existe una lista emitida por Bruselas que son los códigos LER. Estos identifican a todos los residuos de cada una de las industrias, lo que brinda muchísimas facilidades para la trazabilidad de los mismos.

De la misma forma, a partir de ciertas cantidades, cada productor de residuos, gestor y/o agente, debe estar registrado. Por ejemplo en España, se le otorga el NIMA (Número de Identificación Medioambiental), que tiene sus equivalentes en todos los países de la UE, y que rápidamente permite asociar los códigos LER, o tipos de residuos que genera cada productor, permitiendo así tener la trazabilidad de los tipos de residuos, sus productores, cantidades, generadas, gestores y procesos asociados siendo los mismos de eliminación o de recuperación.

Sin embargo, hay que decirlo, hecha la ley hecha la trampa. Hay también en el mundo gestión ilegal de residuos que suelen terminar en vertederos clandestinos, ya que si bien hay mucho mercado formal de residuos, también hay informalidad.

¿Existe comercio internacional de residuos peligrosos?

Existe comercio formal tanto para residuos peligrosos como no peligrosos, típicamente se da por capacidades de tratamiento o necesidades operativas, por ejemplo, movimientos transfronterizos dentro de la comunidad Europea, pero también de países más desarrollados donde hay mayores regulaciones, controles muy fuertes y costos de operación mayores, hacia países con menos leyes, controles y mayores necesidades.





RANDOM

HUBS AÉREOS Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL COMERCIO EXTERIOR



Rodolfo Luis Rosales
Especialista en Logística Internacional,
Docente Universitario, Argentina. 

La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. También apoya la competitividad económica, aumento de la productividad, mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación.

La región de América Latina y el Caribe es uno de los territorios geográficamente más extensos y complejos del mundo. Como resultado, como parte del sector de transporte y logística, la industria del transporte aéreo desempeña un papel vital conectando a las personas y sus comunidades, entre ellas y con el resto del mundo.

Según el reporte de tráfico presentado en enero 2022 por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), durante 2021 Latinoamé-

rica y el Caribe fue la región con mejor factor de ocupación, liderando además, junto a Norteamérica, la performance en recuperación.

A nivel global, Latinoamérica representó el 6,5% del tráfico general y 2,1% del tráfico internacional.

Según IATA, la fuerte tendencia alcista del tráfico de carga aérea observada en la segunda mitad de 2020 ha continuado hasta 2021. La carga aérea también superó el comercio mundial de bienes en lo que va de 2021, un patrón común que generalmente se ve al comienzo de las mejoras económicas, cuando las empresas recurren al transporte aéreo para reabastecer rápidamente los inventarios para satisfacer la creciente demanda.

Ahora analicemos lo que pasó en los aeropuertos del interior del país en el primer trimestre de 2022 con respecto a las exportaciones (incluye la exportación de combustible, alimentos / viandas y todo lo necesario para la salida de un avión).

Comex vía aérea

Analizamos las importaciones y exportaciones por avión de la tres provincias argentinas más productivas, luego de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma.

Mendoza: Por el momento, está lejos del nivel de carga pre pandemia comparado con el primer trimestre 2022. Más del 90% de las exportaciones se concentraron en Chile (55%), Panamá (28%) y Brasil (15%). Pero vemos la tendencia de crecimiento en el primer trimestre 2022.

Los cinco productos principales exportados en el período fueron: Aparatos para monitoreo de presión y temperatura de neumáticos de vehículos automóviles; insecticidas; hélices, rotores y

y sus partes; galletas; embragues y órganos de acoplamiento, incluidas las juntas de articulación.

Santa Fe: Analizamos las importaciones vía aeropuerto de Rosario, donde se repite lo que vimos en el caso de Mendoza, donde aún no se llega a los niveles de carga de 2019. Más del 97% del total exportado tuvo como destino Panamá, seguido por Estados Unidos y Paraguay, siendo los productos exportados combustible, alimentos / viandas y todo lo necesario para la salida de un avión. Por el momento solo serían vuelos de pasajeros.

Córdoba: Córdoba no podía ser la excepción con respecto a los volúmenes exportados si lo comparamos con 2019, advirtiéndose una ten-

ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES EN LOGÍSTICA, OPERACIONES Y CADENA DE SUMINISTROS DE CHILE

APLOG

Logística, Sustentabilidad e Innovación

LA MAYOR COMUNIDAD DE PROFESIONALES EN LOGISTICA Y CADENA DE SUMINISTROS DE CHILE Y LATINOAMERICA

DESDE 2012 DIFUNDIENDO LA FUNCION LOGISTICA

@aplogchile APLOG AG www.aplog.cl info@aplog.cl

dencia de crecimiento en 2022. Más del 80% del total exportado se concentró en seis destinos: Brasil (32%), Panamá (19%), Paraguay (14%), Chile (11%), Colombia (8%) y Perú (4%).

Los cinco productos principales exportados en el período fueron: Instrumentos y aparatos de

La región de América Latina y el Caribe es uno de los territorios geográficamente más extensos y complejos del mundo, donde la industria del transporte aéreo desempeña un papel vital.

medicina, guantes, aparatos de oxígeno terapia, instrumentos o aparatos de diagnóstico, productos de las industrias químicas.

Conexión aérea para el desarrollo

El transporte aéreo permite viajes rápidos y convenientes, incluso a áreas remotas a las que no llegan otros modos de transporte y facilita el crecimiento económico, el comercio y las inversiones. La conectividad que proporciona el

transporte aéreo reúne a personas y empresas, permitiendo el desarrollo de las cadenas de suministro globales y conecta a familias y comunidades.

Entender la capacidad o la falta de la misma para gestionar el potencial de crecimiento de pasajeros permite a los gobiernos, aeropuertos, compañías aéreas y otras partes interesadas de la industria actuar de manera proactiva sobre las necesidades, para hacer este crecimiento sostenible y maximizar los beneficios potenciales que una industria aeronáutica puede tener sobre la economía regional.

Más pasajeros, mayor conectividad y crecimiento económico generan múltiples beneficios a través de todos los niveles de los países. La industria de la aviación podría servir como catalizador de esa oportunidad, ayudando a los gobiernos y a todas las partes interesadas apoyando el crecimiento sostenible de la región, al aprovechar el aporte del sector al desarrollo económico y social en el siglo XXI.

La conectividad aérea es una medida del potencial y la oportunidad económica. Es de vital importancia para las empresas que buscan acceder a las cadenas de valor mundiales y también para las empresas que compiten para atraer la inversión extranjera directa.

La conectividad aérea tiene muchas dimensiones, a saber, el número de rutas, la importancia de los destinos, la frecuencia de los servicios, y el número de asientos disponibles.





RANDOM

GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS, MATERIA PENDIENTE EN PARAGUAY.

Paraguay concentra la tercera mayor flota fluvial de embarcaciones a nivel mundial, después de Estados Unidos y China respectivamente.

La gestión de esta flota es un desafío enorme para las más de 50 compañías navieras que se asientan en el país guaraní y para las instituciones que regulan la actividad.

Pero vale la pena volver a la historia brevemente, para extraer de ella el escenario cuando Paraguay pasó de ser un país discreto y con poca actividad logístico-fluvial a ser el país con más de 3.000 embarcaciones.

Esto a pesar de depender de las vías fluviales en un 85% a 90%, al ser un país en condiciones de mediterraneidad que obliga a utilizar prioritariamente las vías fluviales para las importaciones y exportaciones.

Repaso histórico

La actividad naviera en el Paraguay data desde la década del 1.930/1.940 aproximadamente, creciendo vertiginosamente en un contexto difícil

en lo político y económico a nivel global, debido al inicio de la Segunda Guerra Mundial. Pero, en ese momento, también afloró desde el sector privado de Paraguay una dinámica que comenzó a fortalecerse a través de la creación de más de 15 gremios que permitieron el desarrollo industrial.

Aproximadamente desde el año 2.000, el auge de las exportaciones de cereales y mineral de hierro exigía cada vez mayor cantidad de flota. Argentina venía atravesando graves problemas sindicales e impositivos que llevó a generar una gran migración de empresas y embarcaciones a Paraguay, país que ofrecía mejores condiciones impositivas y mano de obra mucho más barata, pero, con un gran déficit en infraestructura, mano de obra calificada y falta de formación profesional.

Evolución medioambiental

Entre estas falencias estaba la gestión del agua negra, slop y la basura que se genera a bordo de los buques. En algunos casos, los procesos que funcionaban en Argentina se implementaban

en Paraguay, pero, ante la falta de controles reales y los procesos “artesanales” de limpieza y disposición final de residuos, se generaban oportunidades para contaminar el río y “ahorrarse” algunas monedas.

Esto fue mejorando con el tiempo aunque, en la actualidad, todavía se cuenta con un gran déficit en los procesos de disposición final de basura y slop que en muchos casos van a parar finalmente al río.

Son pocas las empresas que realmente se esfuerzan e invierten en tecnología y controles reales de los procesos de disposición de residuos líquidos y sólidos y es una gran materia pendiente como país, emitir disposiciones que garanticen la calidad del agua y con ello, el control real de la disposición residual.

Legislación vigente en Paraguay

En el Paraguay, la ausencia de una coordinación efectiva en la formulación de planes, programas y proyectos a nivel nacional, departamental y

municipal, con la debida armonización y compatibilización entre ellos, es una de las causas de la persistencia de problemas organizacionales, técnicos y operativos para resolver sanitaria y ambientalmente la problemática de los residuos sólidos.

El Paraguay no posee una “estructura institucional formal” en lo que se entiende usualmente como “sector de residuos sólidos”. Sin embargo, actualmente el país cuenta con una Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos (Ley 3.956/2009) y su Decreto Reglamentario (7.391/2017), que conforme con la citada Ley, el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES) es la autoridad de aplicación de la misma. Entre sus responsabilidades está: orientar a las entidades municipales en la elaboración de planes y programas en materia de gestión de los residuos sólidos municipales, así como también expedir las respectivas licencias, y la fiscalización ambiental en el desarrollo de los planes y los programas correspondientes.



RECORRIENDO
LAS RUTAS DE
LA PRODUCTIVIDAD
EN TODO EL PAÍS

FADEEAC
Federación Argentina de Entidades
Empresarias del Autotransporte de Cargas

FPT Fundación Profesional
para el Transporte

Sánchez de Bustamante 54
(1173) Buenos Aires · Argentina

FADEEAC.ORG.AR

Por otra parte, de acuerdo a la Ley Orgánica Municipal (3.966/2010), es competencia de los municipios la prestación del servicio público de aseo y la presentación de proyectos de gestión integral de los residuos sólidos para su evaluación, análisis, aprobación o rechazo. En lo referente a la generación de los residuos sólidos urbanos, conforme a los estudios de referencia para el país, se establece en 1,2 kg/persona/día, aproximadamente, con una variación entre 0,5 y 1,5 kg/persona/día (PND Paraguay-2030, 2014). Además, se estima una generación de alrededor de 3.700 t/día en las poblaciones urbanas (OPS/OMS/STP, 2004), que al 2020 representaría 4.465 t/día.

La composición de los residuos sólidos, según estratos socioeconómicos para el Área Metropolitana de Asunción, se detalla en el Estudio de Gestión de Residuos Sólidos para el Área Metropolitana de Asunción, (MSPBS/JICA, 1994). La composición de los RSU está conformada principalmente por: desperdicios de cocina (37,4%), desperdicios de jardín (19,9%) y otros (26,8%).

Reglamento de Capitanía, LEY N° 928/27

En el Reglamento de Capitanía apenas se indican algunas disposiciones generales adaptadas para la época de la creación de dicha ley, sin

embargo, no se ha actualizado hasta la fecha para que se pueda adecuar al nivel de operación y actividad que hoy en día se desarrolla.

Dicha Ley, en su artículo 50, indica que queda prohibido arrojar lastre u objeto alguno que no boye sin permiso de la autoridad del puerto, la que designará en cada caso el paraje donde debe efectuarse la operación. Las demás operaciones que quieran hacerse con lastre se efectuarán con intervención de la Aduana respectiva.

Mientras que en su artículo 53, la Ley dice que queda prohibida la acumulación de basuras, restos de comidas y de otros desperdicios que pudieran entrar en putrefacción, en la playa de los puertos como así mismo sean arrojado dichos despojos al agua, en el interior de la bahía y en los puertos, en que no hubiera correntada. Las basuras, restos de comidas y demás desperdicios deberán ser quemados, enterrados depositados en recipientes, para luego ser arrojados a la correntada del río. Igual procedimiento se usará con las cenizas, carbonillas y escorias.

Paraguay necesita claramente adaptar sus leyes y legislaciones considerando las necesidades actuales y la alta necesidad a nivel global de cuidado del medio ambiente, cuyos efectos vivimos en carne propia en la actualidad.



AUTORES



Laura
Brítez

Locutora y Presentadora profesional



Diego
Florentin

Director en Paraguay Fluvial y Multimodal

la diversidad de sujetos que intervienen en las operaciones internacionales, quienes se encuentran ubicados en distintas partes del mundo. Entre ellos, podemos encontrar a importadores, exportadores, bancos, compañías navieras, frei-

En el caso de los pagos internacionales, existe la posibilidad de utilizar criptomonedas, las cuales están basadas en la tecnología Blockchain. Esto contribuye al logro de una mayor agilidad en el proceso de realización de pagos internacionales. En la actualidad, ya se han hecho pruebas para pagos a través de cartas de crédito que han dado como resultado una reducción significativa de días desde la apertura hasta la recepción de los fondos por parte del exportador. De esta manera, se ha logrado conectar a todos los sujetos intervinientes de forma ágil y segura.

Actualmente, la trazabilidad de los productos se ha convertido en un tema de mucha importancia para los consumidores. En este sentido, Blockchain ofrece la posibilidad de contar con una segura visibilidad de la misma, permitiendo conocer el recorrido del producto desde su obtención o producción hasta su llegada a la góndola. Este tema resulta de vital importancia

ght forwarders, aduanas, organismos públicos, terminales portuarias, depósitos fiscales, entre otros.



12 DEPARTAMENTOS

- AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD
- CAPITAL HUMANO
- COMERCIAL
- COMUNICACIÓN
- ECOMMERCE
- ESTADÍSTICAS
- FARMA
- FINANZAS
- IMPUESTOS
- LEGAL
- OPERACIONES
- TECNOLOGÍA

CEDOL
CÁMARA EMPRESARIA DE
OPERADORES LOGÍSTICOS

#SOMOSLOGÍSTICA CEDOL.ORG.AR

si se tiene en cuenta que muchos de los productos que se comercializan a nivel internacional pasan por Cadenas Globales de Valor. Sumado a esto, Blockchain permite una mayor agilidad en los procesos de emisión de certificados digitales sanitarios, fitosanitarios, de calidad y de origen.

En el caso concreto del Comercio Internacional, el impacto de las TICs se traduce en mayor agilidad, menor complejidad y menores costos en las operaciones vinculadas a la importación y exportación.

Otra tecnología vinculada al Comercio Internacional es la Internet de las Cosas (IoT), la cual permite la prestación de servicios avanzados mediante la interconexión de objetos, tanto físicos como virtuales. Esto posibilita la evaluación de información y toma de decisiones en tiempo real, lo cual contribuye a la reducción de costos a partir de mejoras de eficiencia en los procesos de almacenamiento, trazabilidad, transporte, distribución y comercialización. También, exis-

ten algunos avances para la incorporación de esta tecnología a la comercialización vía e-commerce, a los fines de lograr mayores ventas a partir de dispositivos inteligentes.

El rol clave de los datos y la información

Por otro lado, la tecnología Big Data Analytics genera el acceso a una gran cantidad de datos por parte de los sujetos y su procesamiento a un costo muy bajo. De esta manera, es posible realizar estudios de mercado internacionales más precisos, logrando identificar mercados meta para los productos y servicios de las empresas. En este sentido, se llegan a conocer intereses y hábitos de los potenciales clientes para optimizar las estrategias de marketing digital y de crossborder e-commerce. En el ámbito de la Logística Internacional más específicamente, en conjunto con la tecnología IoT, se mejora la trazabilidad de los productos y se identifican ineficiencias, acelerando los tiempos de los procesos y reduciendo costos.

Por último, la inteligencia artificial (IA) es la capacidad de una computadora digital o de un robot controlado por computadora de realizar tareas atribuidas comúnmente a los seres humanos como son la capacidad de razonar, descubrir significados, generalizar o aprender de experiencias pasadas. En el caso de las cadenas globales de valor, podemos apreciar cómo éstas mejoran en forma notable ya que se pueden anticipar y corregir errores, evitando interrupciones y gestionando en forma óptima el stock para evitar quiebres o excesos.





RANDOM

REGÍMENES ADUANEROS ESPECIALES PARA EL TRÁFICO FRONTERIZO DE MERCANCÍAS



Dr. Javier Gustavo Oyarse Cruz
Máster International
Business. Perú 🇵🇪

El territorio peruano comparte fronteras con naciones hermanas como Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia, países con los cuales tenemos extensos lazos de amistad y relaciones comerciales basadas en Tratados de Libre Comercio y procesos de integración económica, como la Comunidad Andina de Nacional, ALADI y Mercosur.

Sin duda, esta extensa geografía permite la convivencia pacífica entre las poblaciones que habitan en dichas fronteras permitiendo el intercambio cultural y frecuentemente la realización de transacciones comerciales básicamente para fines de uso y consumo doméstico.

Precisamente, esta realidad obliga a las administraciones de aduanas a regular y controlar el intercambio de bienes en las fronteras, pero sin descuidar la lucha permanente frente al con-

trabando, el tráfico ilícito de mercancías restringidas y prohibidas, así como la defraudación de rentas de aduanas.

En las siguientes líneas vamos a comentar el nuevo régimen aduanero especial creado por el Decreto Legislativo 1530 que modifica la Ley General de aduanas en el Perú, atendiendo a esta problemática y aportando soluciones prácticas para las poblaciones que habitan en dichas fronteras.

Distritos de frontera aislados en la Selva peruana

Mediante el Decreto Supremo 05-2018-RE se identificaron las áreas críticas en frontera en los departamentos de Amazonas, Cajamarca, Loreto, Puno, Tacna y Ucayali identificando aquellas poblaciones aisladas de frontera en los distritos y provincias más alejadas del Perú, razón por la cual fue necesario crear núcleos de desarrollo que permitan que los servicios básicos que el Estado peruano ofrece a toda

la nación puedan llegar precisamente a dichas áreas críticas.

Un aspecto que es importante tomar en cuenta es que se trata de distritos de frontera no cubiertos por la red vial nacional, se trata de aquellas zonas o distritos que no cuentan con conexión por vía terrestre con la capital de su respectivo departamento ni contienen a la capital departamental. En consecuencia, les resulta más ventajoso a dichos pobladores cruzar la frontera hacia Brasil Colombia o Ecuador para satisfacer alguna de sus necesidades de salud, educación o simplemente abastecerse de los alimentos

Cabe precisar que algunos lineamientos de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizos descritos en el artículo 5 de la Ley N° 29778, constituyen la base legal para generar condiciones que permitan el desarrollo

sostenible, generen bienestar y protección a la población asentada en los espacios de frontera, garantizando el acceso libre y gratuito a todos los servicios básicos en forma íntegra.

Tráfico fronterizo como régimen aduanero especial

La Ley General de Aduanas en su artículo 98 inciso a) regula como régimen aduanero especial o de excepción al tráfico fronterizo que se limita exclusivamente a las zonas de intercambio de mercancías destinadas al uso y consumo doméstico entre poblaciones fronterizas, en el marco de los convenios internacionales y la legislación nacional vigente. Esta norma está orientada a permitir que las poblaciones aisladas en frontera puedan adquirir bienes indispensables para su consumo en las poblaciones fronterizas del Ecuador Colombia o Brasil.

Para asegurar el uso correcto de esta norma, se

FAST MÁSTER
en LOGÍSTICA

Edición LATAM

Descubre las **CLAVES** y las **HERRAMIENTAS** para ser un **PROFESIONAL LOGÍSTICO**

ESCUELA DE NEGOCIOS LOGÍSTICOS

Foro **LOGÍSTICA**

ABIERTA MATRÍCULA
Edición junio 2022

www.fdlformacion.com

dispuso mediante reglamento que las compras deben ser por un monto diario equivalente al 3% de la unidad impositiva tributaria, es decir, ciento treinta y ocho (138) soles.

Nuevo régimen aduanero especial

El Decreto Legislativo 1530 incorpora en el artículo 98 de la Ley General de Aduanas un nuevo régimen aduanero especial o de excepción, teniendo en cuenta la realidad que expusimos anteriormente respecto a aquellas poblaciones aisladas en frontera, quienes para muchas veces deben viajar horas en canoas siguiendo el cauce de los caudalosos ríos que tiene la selva peruana para adquirir bienes esenciales.

Vivimos un contexto globalizado de los negocios y no podemos estar de espaldas a dicha realidad, por lo que resulta necesario flexibilizar algunas normas existentes, dado que el comer-

cio fronterizo no sólo se efectúa para el ingreso y salida de bienes de uso y consumo doméstico con carácter no lucrativo; también debe considerarse a los emprendedores que cruzan la frontera para facilitar a sus compatriotas en el Perú la adquisición directa de algunos bienes en sus pequeñas bodeguitas o tiendas.

Ahora existe un nuevo régimen aduanero especial o de excepción, que permite el ingreso de mercancías destinadas al uso comercial para consumo en los distritos de frontera, siempre que esta actividad sea realizada por sus pobladores residentes.

Siendo importante reiterar que el ingreso de dichas mercancías no se encuentra sujeto al pago de derechos arancelarios y demás tributos a la importación.



Nuestra fórmula

= 50 AÑOS + 500 EMPRESAS AFILIADAS

Cinco décadas de trabajo y más de 500 empresas multisectoriales asesoradas en materia de **aduanas, logística y comercio exterior.**

Conoce más sobre el gremio colombiano de comercio exterior

www.analdex.org



SUSTENTABILIDAD: OPTIMIZACIÓN ENERGÉTICA Y VISIBILIZACIÓN DE INDUSTRIAS ALTAMENTE CONTAMINANTES

Energías Renovables, indispensables para superar la Crisis Climática



Martina Monserrath Saldivia Osorio

Estudiante de Ingeniería en Negocios Internacionales, Universidad de Valparaíso 

Cuando se enfrentan las problemáticas respectivas al Cambio Climático a nivel global, se destina la atención a soluciones de menor impacto, que en conjunto generarían una repercusión mayor, tales como: el cuidado del agua, el ahorro eléctrico, la reducción en la emisión de gases tóxicos, la disminución de combustión y el intento de eliminación de Energías No Renovables en industrias o empresas. Si bien estos métodos de ahorro pueden ayudar, existe una forma energética poco conocida, que produce grandes aportes hacia el entorno, como son las "Energías Renovables".

¿Qué son?, ¿cómo actúan?, ¿de qué tipos hay?

Para comenzar, las Energías Renovables según el Ministerio de Energía, Gobierno de Chile

(2021) son "aquellas que provienen de fuentes consideradas inagotables, y que se caracterizan porque en sus procesos de transformación y aprovechamiento no se consumen a escala humana, ya sea por la inmensa cantidad de energía que contienen o porque son capaces de regenerarse en el tiempo".

Entre ellas, podemos destacar:

- Energía solar Fotovoltaica: transforma la Energía Solar en electricidad gracias a la Capacidad Calorífica, con placas solares y celdas fotovoltaicas en paneles colectores.
- Energía Eólica: producida por el viento junto a molinos, donde las corrientes de aire se mueven, moviendo piezas y una turbina, generando electricidad.
- Energía Solar Térmica o Termoeléctrica: dada por espejos, concentra la radiación solar y calienta un fluido y al generar vapor produce electricidad.

- Energía Hidroeléctrica o Hidráulica: generada gracias a la caída de agua desde altura, produce Energía Cinética gracias a centrales que la transforman en electricidad.
- Energía Undimotriz: tipo de Energía Hidráulica obtenida del mar, absorbe la Energía del Impacto de olas y por mecanismos, convierte energía en electricidad.
- Energía Maremotriz: tipo de Energía Hidráulica, usa turbinas marítimas que toman la Energía Cinética dada por el ascenso o descenso del agua del mar y generan electricidad.
- Energía de Biomasa: dada por la producción de recursos naturales usados como combustibles, mediante combustión, produce calor al li-

berar Energía acumulada.

- Energía Geotérmica: es almacenada en forma de calor por capas internas de la tierra, utiliza bombas de calor geotérmicas al extraer calor de la tierra o cederlo.

La Energía Renovable generará beneficios hacia el medioambiente y ventajas, donde su preferencia y utilización futura determinará si la Crisis Climática avance rápido o no y la ubicación de nuestro país a nivel internacional como nacional en la implementación de ellas, mejorará las condiciones climáticas y los resultados serán evidencia en otros países al tomar la iniciativa o medidas de este estilo, buscando su aplicación antes que sea demasiado tarde y sabiendo que: "La Tierra

Promociona tus productos o servicios Logísticos

con 

ASOLOG
Asociación Logística del Ecuador

YO SOY ASOLOG | Promoviendo el desarrollo Logístico del Ecuador

Para más información escríbenos a info@asolog.ec

Síguenos en nuestras redes |  Asolog |  Asolog2020 |  AsologEcuador |  AsologEcuador |  Asolog Ec

tardó 500 millones de años en crear las cosas que quemamos en 200 años. Las fuentes de energía renovables son hacia donde debemos dirigirnos”, (Jack Edwards, 2007).

Industria textil, visibilizar al mayor impacto medioambiental



Benjamin Castro Valero



Matías Zamora Sánchez

Estudiantes de Ingeniería en Negocios Internacionales, Universidad de Valparaíso.

Aunque no se le tome una gran importancia a esta situación, la industria textil a lo largo de los años ha tomado un gran peso a nivel mundial por ser la segunda industria más contaminante del mundo, de la cual, el ser humano y las empresas multinacionales no le toman la conciencia necesaria.

¿Sabes cuánta agua llevas puesta? Según SERNAC (Servicio Nacional del Consumidor) un chileno consume aproximadamente 167 litros de agua diariamente, lo que equivale a 60.955 litros anualmente, si hacemos la comparación, para un 1kg de algodón se necesitan entre 10.000 y 20.000 litros de agua, la cual, corresponde casi a un tercio de lo que ocupa una persona anualmente.

Si nos ponemos a analizar, esta situación es muy crítica, las cantidades de aguas que se ne-

cesitan para la fabricación de las prendas de vestir son realmente impresionantes, como se pudo observar anteriormente en la utilización del agua en un kg de algodón, lo que nos lleva a cuestionarnos ¿Hay conocimiento sobre el tema?

Analizando e investigando esta situación, empiezas a saber que es muy preocupante la poca importancia que se le da, ya que, la industria textil consume entre el 5 al 20% del agua disponible, por otro lado, el nivel de producción de la industria corresponde al 10% de las emisiones de CO2 a nivel global, la cual genera una importante contaminación al mundo. La cantidad de productos que se utilizan anualmente son exorbitantes, tan solo las fibras naturales que se utilizan son 54 millones de toneladas, un millón de toneladas de colorantes y siete millones de químicos para el procesamiento. Solamente para la creación de un par de jeans, se emplean 42 litros de agua para ser teñidos, lavados y acabados, sin considerar una vez que ya lo tenemos a disposición, ya que, para su cuidado, se usan 21 litros de agua por cada vez que es lavado.

Si bien, la industria textil ha tomado un papel muy relevante al ser la que genera más residuos contaminantes, pero tanto empresas, como gobiernos, e incluso nosotros al no saber sobre el tema, hacemos ojos cerrados, o no se crean acciones certeras para poder hacer el cambio y poder frenar esta situación que en verdad es preocupante a nivel global, y al no

preocuparnos de verdad, el problema seguirá su transcurso volviéndose cada vez peor que el día anterior.

Posteriormente, para que la empresa puedan frenar un poco el problema que causa la industria textil, se podrían tomar algunas medidas, que aunque quizás no lo frenen a un 100%, son medidas las cuales puedan formar un cambio que de a poco podría ir formando una variación en lo que es la contaminación generada como:

- Minimizar la huella de carbono.
- Crear una optimización de los recursos como la energía, el agua, el tiempo y los químicos.

- Se debe fomentar la eco-confección de los productos.

- Optimizar la recuperación textil.

- Fomentar una moda, la cual sea sostenible, tomada de la mano con el fomento del mercado de segunda mano.

Como seres humanos, debemos tomarle el peso necesario a lo que es esta crisis, con el fin de generar un cambio positivo y poder revertir la posición en la que está el mundo, que al final, es donde nos situamos y tenemos la responsabilidad de cuidar el lugar en el que vivimos, respiramos, reímos y caminamos.



Consejo Nacional de Ejecutivos
en Logística y Cadena de Suministro, A.C.

La asociación mexicana de los profesionales, académicos y estudiantes de Logística y Cadena de Suministro

- ✓ Conoce las nuevas tendencias, actualízate continuamente, amplía tu red de contactos.
- ✓ Fortalece tu competitividad profesional, conéctate y potencializa las oportunidades de desarrollo.
- ✓ Participa en los eventos virtuales de ConaLog.

Únete ahora a ConaLog a través de una de sus Membresías y recorramos juntos el camino hacia un futuro más productivo para la Logística y la Cadena de Suministro

Tel (55) 5651-4834
conalog@conalog.org.mx
www.conalog.org.mx





UNIVERSITY

EL CONFLICTO RUSIA - UCRANIA Y SUS CONSECUENCIAS EN LA ECONOMÍA PERUANA

Entre los años 2018 a 2020, la inflación en el Perú se ha mantenido relativamente estable. Según cifras del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), la tasa de inflación registró una cifra de 1.83% para el 2020 y debido a los efectos del COVID-19 y la coyuntura política, para el 2021 esta tasa fue de 3.98%, a pesar de ello, el Producto Bruto Interno (PBI) proyectaba un crecimiento y la actividad económica mostró señales de una recuperación progresiva. Sin embargo, el conflicto entre Ucrania y Rusia ha originado una serie de consecuencias a nivel macroeconómico, pues Rusia es el productor más importante de petróleo y uno de nuestros principales proveedores, en ese sentido, el costo de estos commodities se elevó afectando el precio de los fertilizantes en todo el mundo, lo que para el Perú significa una crisis alimentaria gravísima.

Rusia ha prohibido las exportaciones de fertilizantes, esto representa una amenaza en la seguridad alimentaria y un desequilibrio en el precio de los alimentos. Perú es el segundo país

en Latinoamérica que más depende de las importaciones de fertilizantes de Rusia, pues solo en el 2021 el 43% de estos insumos provinieron de ese país, así que es innegable el déficit que enfrenta la industria agrícola peruana. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), el índice de precios de los alimentos alcanzó su máximo histórico en febrero del 2022, un 21% más que el año anterior. En ese sentido, la incertidumbre ocasionada por la guerra, causó en el interior del país que los medios de transporte que movilizan a casi 30 millones de peruanos padezcan los efectos de la escasez del petróleo, ocasionando el alza en el precio del combustible, incremento en los pasajes y aumento en el precio de los insumos básicos de consumo masivo.

Acción y reacción

La crisis ocasionada refleja un impacto directo en los flujos de comercio de bienes producidos por Rusia y Ucrania, pues dichos países destacan en el comercio mundial de alimentos y productos agrícolas como el trigo, maíz y aceite

de girasol. La situación en el Perú se agrava cuando el precio de productos como verduras, frutas, carnes, entre otros, comienzan a elevarse y se genera un indiscutible malestar en la población, en consecuencia, se realizan huelgas de transporte en las carreteras a modo de protesta e indignación, lo que muchas veces genera enfrentamientos y bloqueo de carreteras. Si bien, el conflicto entre Rusia y Ucrania es una situación indirecta que escapa de las manos del Gobierno, es importante indicar que la inacción y la mala gestión por controlar el alza del petróleo ha generado que la población se vea en la necesidad de tomar acción, lo que genera desequilibrio y perjudica social, económica y políticamente al país.

Las empresas exportadoras peruanas que mantienen vínculos comerciales con Rusia también han padecido diversas problemáticas, por ejemplo, en los agronegocios, la incertidumbre radica en el pago, pues las transferencias ingre-

saban desde EEUU, pero dicho país incurrió en el bloqueo de cuentas. En el sector pesca, las empresas tuvieron que replantear el destino de la mercadería por orden de las navieras, en el sector manufactura, hubo retrasos con equipos de perforación, y en el rubro de vestimenta, la repercusión fue por el hilado de alpaca, debido a las medidas para arancelarias y limitaciones bancarias.

A pesar de ello, la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ), señala que el intercambio comercial de bienes con Rusia bordea los US\$740 millones y representa el 0.7% del intercambio con el mundo, además, en el ámbito de las exportaciones el monto bordea los US\$195 millones y los productos enviados son del sector agropecuario, pesquero y minero. Por otro lado, en el ámbito de las importaciones se encuentra bordeando el



CALOG
CAMARA URUGUAYA DE LOGISTICA

 Por una Logística País
www.calog.com.uy

 camaralogistica@calog.com.uy
 +598 2 91 81 40 82

monto de US \$545 millones, lo que incluye la compra del abono, explosivos, productos metal-mecánicos, entre otros.

También, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), indicó que con respecto al intercambio comercial de bienes con Ucrania, se bordea los US\$ 148 millones y representa el 0.14% de nuestro intercambio con el mundo, solamente en el ámbito de las exportaciones, el monto es de US\$ 9 millones pues lo que se exporta hacia dicho país son productos pesqueros y agropecuarios, por otra parte las importaciones bordean los US\$ 139 millones, pues Ucrania lo que importa mayormente son productos siderúrgicos, químicos, metalmecánicos y agropecuarios.

Expectativas en el corto plazo

El BCRP, indica que aún si el conflicto entre Rusia y Ucrania llega a su fin, este panorama continuaría debido a las consecuencias a nivel de infraestructura, que impide que la producción se desarrolle con normalidad. Además, las sanciones financieras aplicadas a Rusia seguirán generando dificultades en el comercio internacional, afectando el mercado de fertilizantes y productos agrícolas, por lo que resulta importante analizar como afectaría al Perú estas cifras. Lo primero es indicar que con respecto a las exportaciones no existe mucha preocupa-

ción, pues la participación de ambos países en el portafolio de productos pesqueros y agropecuarios es mínima, sin embargo la situación de las importaciones es distinta ya que los problemas de abastecimiento persisten y es difícil sustituir los productos de otros países en 100%.

En ese sentido, el Estado debe tomar acciones y concentrarse en evitar que las familias peruanas se vean limitadas en el acceso a productos de primera necesidad, por lo mismo, ya se ha pronunciado mediante un Decreto de Urgencia en el que autoriza la compra de fertilizantes, para ello se plantea una recomposición de proveedores, es decir recurrir a otros países para cubrir la demanda actual. Según, el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (MIDAGRI), el Perú ya ha asegurado la importación de 5,000 toneladas mensuales de urea desde Bolivia para los próximos seis meses, así mismo, se visualiza a Argelia como un potencial país que puede desplazar a Rusia en la habilitación de este insumo. También, PROMPERÚ indica que la demanda de productos químicos utilizados en la agricultura podría ser cubierta por China, Canadá y EEUU, así mismo, los insumos de acero pueden ser cubiertos en parte por Turquía y Brasil. Queda claro que las negociaciones ya se encuentran en marcha y se espera que estas medidas mejoren la situación del país.



AUTORAS



Nova Victoria
Refulio Chirinos



Lidia Estephania
Perales Aza

Estudiantes de Administración y Negocios Internacionales de la Universidad Privada del Norte.



EXPERIENCE



FABIÁN YANNONE, NUEVO PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA - ARLOG

Recientemente elegido presidente de la asociación que, desde 1990, agrupa a los profesionales del sector logístico en Argentina, [Fabián Yannone](#) nos cuenta en esta entrevista con Movant Connection los inicios de su carrera profesional en el sector, los principales hitos de su trayectoria y los objetivos que se plantea de cara al comienzo de su gestión.

¿Cómo fueron tus inicios en el sector logístico?

Me inicié comercialmente. Mientras estaba estudiando Administración de Empresas, había conseguido algunos trabajos en áreas comerciales en empresas como Terrabusi y Nestlé, del sector retail, y en esas áreas me fui desarrollando hasta que surgió la posibilidad de entrar en Andreani (Operador Logístico) como Comercial, hace aproximadamente 34 años atrás, cuando la compañía era aún pequeña, con un depósito donde inclusive solo se cargaba a piso.

Mientras me desarrollaba en el área Comercial, desde la empresa me propusieron capacitarme en una especie de “plan de carrera”, donde pri-

mero pasé por el área de Marketing y luego me asignaron la gestión integral de una planta donde se llevaba adelante la operación de un cliente multinacional muy importante, en un modelo más de Gerente de Negocio, donde manejaba toda la operación, a los referentes operativos, los sistemas y, además, era también el referente comercial de las cuentas.

Es un modelo de “único referente” muy usado en Estados Unidos por diversas multinacionales, en el que en lugar de tener un responsable operativo y otro comercial para los operadores logísticos, se cuenta con un único referente de todo.

Trabajé así durante algunos años y luego continué desarrollándome como gerente comercial, hasta que me nombraron director y comencé a formar parte del directorio de la compañía, donde permanecí por muchos años hasta antes de la pandemia, donde tomé el área de Relaciones Institucionales.

Paralelamente, tuve también la suerte de desa-

rollarme con negocios propios, en los que actualmente cuento con más de 500 empleados en distintas sociedades.

¿Cuándo iniciaste tu vínculo con ARLOG?

Soy socio de la asociación desde su fundación, siempre participando en todos los encuentros, eventos y actividades que se fueron llevando adelante. También trabajando en el networking de la asociación, que es algo sobre lo que yo siempre les insisto a los jóvenes, que armen su networking, y ARLOG es un muy buen ámbito para eso.

De esta forma conocí y me relacioné con mucha gente, de la que aprendí mucho de logística. Formé parte de la comisión que trabajó en el Pallet ARLOG, de la mano de los grandes referentes argentinos del sector, como Roberto Lliatis y Jorge López.

¿Qué aspectos de tu perfil profesional con-

sideras que fueron más relevantes para tu desarrollo dentro del sector?

Para mí lo más importante, y lo que valoraron más los clientes, fue la mirada de "negocio propio". "El mejor comercial, es el que en algún momento termina siendo dueño", me dijeron en un curso que realicé por aquellos años, y también que "para eso tiene que trabajar bajo relación de dependencia como dueño".

Yo creo que esa mirada, la mirada de dueño, es la que te permite ir a un cliente y poder generar empatía y pensar en lo que él quiere o necesita, sintiéndome yo también dueño, para luego desde mi empresa de servicio cubrir esas necesidades. Tanto las manifiestas como las latentes, porque cuando empezás a aplicar esta mirada te involucras mucho, hasta el punto en que, desde tu experiencia, podés identificar necesidades que ni el gerente general ni el direc-

SIL
Barcelona

Comunidad Autónoma Invitada
EXTREMADURA

JUNTA DE EXTREMADURA

2022

31 Mayo - 2 Junio

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALÓGISTICA Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

ZF | CONSORCI **barcelona**
ZONA FRANCA

tor de logística podían ver.

Esa mirada complementaria con la de los responsables, dueños o gerentes, del lado del cliente, fue la que más me apalancó para el crecimiento. Desde luego gracias a que en mi empresa siempre me escucharon y tuvieron la cabeza abierta ante nuevas propuestas, lo que para mí fue clave.

¿Podrías identificar los principales hitos de tu carrera?

Un hito fue haber ingresado en Andreani, porque cambió mi mirada profesional de lo comercial, así como luego de lo comercial de retail pasar a servicio.

Otro hito fue la crisis de 2001 en Argentina, que fue muy grande y donde en Andreani se decidió sostener la compañía entre todos haciendo sacrificios enormes. Esto me hizo fortalecer mucho más esa mirada de dueño, a lo que luego me dieron la oportunidad de tomar la dirección comercial y avanzar en ese sentido.

¿Qué representa tu reciente nombramiento como presidente de ARLOG y cuáles son tus objetivos de gestión?

Para mí representa un desafío y una gran responsabilidad, porque vengo trabajando en comisiones con los diversos presidentes que ha tenido la asociación y hoy, ejercer este lugar, me representa un compromiso enorme ya que no debo defraudar con mi gestión el trabajo de los grandes referentes que han estado en esta posición.

En cuanto a los objetivos, no quiero conformar una comisión presidencialista. Quiero salir de

este modelo muy argentino donde todo es culpa de los presidentes o de los partidos, donde nunca nos hacemos cargo de lo que cada uno hace. Creo que hoy necesitamos continuar con lo que ARLOG es, con el prestigio que ganó en lo relacionado con la capacitación, su presencia e imagen a nivel latinoamericano y en todos los eventos y acciones que lleva adelante como lugar de encuentro profesional.

Pero es un momento en el que tenemos que hacer un clic y empezar a pensar en la supply chain, en la cadena completa y no solo hablar de logística. De hecho, en la comisión de logística tenemos gente de comercio exterior, de puertos, de E-commerce, con quienes tranquilamente desde ARLOG podemos ser referentes para los gobiernos y las entidades que representan intereses, como las cámaras. Para esto necesitamos más manos y que se sume mucha gente joven.

Por el momento esto no es una definición, sino una expresión de deseo, objetivos que tengo en mente, para lo que próximamente estaremos realizando un encuentro de análisis estratégico para pensar qué queremos de ARLOG para los próximos diez años.

Necesitamos alinear a ARLOG con las cámaras, con la Unión Industrial Argentina, donde yo también represento la comisión de logística, con los grandes generadores de carga, con IDEA, sumar a todas las voluntades para que tengamos una mirada de la logística para los próximos diez años. Para luego sí, empezar a trabajar en el paso a paso hacia ese camino.





DISRUPTIVE



VER
VIDEO

EL VALOR DE LA COMUNICACIÓN DIGITAL EFECTIVA



Ana María Gutiérrez Díaz

Coach en Desarrollo de
Carrera & Content Creator



Ana María Gutiérrez Díaz es Coach en Desarrollo de Carrera y Empleabilidad, Talento y Cultura Organizacional, Consultora de RRHH, y por sobre todo Influencer y Content Creator. Asesora a empresas y personas a comunicar efectivamente en redes sociales. En esta entrevista con Movant Connection, nos brinda detalles sobre la importancia de la comunicación digital.

¿Qué tan importante es la comunicación en redes sociales para el trabajo?

Para mí las redes sociales son una forma de amplificar lo que tú haces en tu día a día, si bien no es el core del negocio para alguien que trabaje en logística, sí puede ser la oportunidad para conseguir nuevos clientes, para atraer talento a tu organización.

¿Hacia dónde va esta comunicación en redes?

Yo creo que depende a quién le quiero comunicar y qué quiero comunicar. No creo que sea lo mismo si mi producto es para un segmento

de más de 50 años, que si es para un segmento adolescente. Es muy probable que antes de decidir cuál es la red adecuada, tenga que definir dónde está mi público objetivo, y de acuerdo a eso planear una estrategia y cuál es el problema que quiero resolver, porque si yo quiero vender más, probablemente puede ser un buen lugar hacerlo en Tiktok para gente joven, pero si es un producto para gente de 50 y hago una comunidad en Discord, probablemente no voy a llegar a mi público objetivo.

¿Qué consejos les darías a quienes aún se resisten a participar en redes sociales como herramienta profesional?

Yo creo que lo primero que tendríamos que preguntarnos es cuál es la razón por la cual yo no quiero participar. Hay muchas personas que se sienten incómodas compartiendo aspectos de su vida personal. Puede ser que yo no necesite hablar ni de mi familia ni de mis gustos personales, sino que tengo una temática particular, por ejemplo, "experto en logística", y pueda usar esa herramienta como una acción de posicionamiento, de mostrarme como un experto en

la temática, crear una marca personal en base a una temática. Estoy hablando de una temática y no de mí. Segunda razón por la que a la gente habitualmente le cuesta es porque no saben qué escribir, ni cómo hacerlo. Lo primero es tratar de buscar referencias fuera. Puedes tomar una noticia o un lugar donde veas una referencia interesante y simplemente iniciar con un comentario, etiquetando a un autor o a la fuente de la noticia. A nivel personal, a algunos no les gusta contar sobre ellos, si ellos no son expertos en nada. Y ahí empieza el síndrome del impostor, en donde yo empiezo a preguntarme porqué debería mostrarme si en realidad no soy tan bueno. Muchas personas igual tienen esa sensación de que no son suficientes y en eso se tiene que trabajar también.

Qué complejo el concepto del Síndrome del Impostor...

Es muy común, de hecho, dicen que el 80% de

las personas alguna vez lo ha sentido, puede que no sea siempre, pero hay personas que sí lo tienen recurrentemente y les da miedo enfrentarse a esta posibilidad de que los descubran, por tanto, no toman ningún riesgo, y está muy asociado a esta sensación de perfección, y a la forma en que crecimos. Nosotros, a diferencia de las generaciones actuales, crecimos con la mirada de que el error era algo que se castigaba. Y no esta mirada más de aprender juntos. Y las compañías actualmente se han dado cuenta de que los errores son la base de la innovación, son esa oportunidad en donde nosotros podemos dar cuenta efectivamente que nos resulta. Ahí es donde nace lo más disruptivo. Generalmente nos quedamos simplemente con las cosas en las que nos equivocamos y no vemos toda la trayectoria en donde sí hemos tenido éxito.



INSTITUTO DE CAPACITACIÓN
ADUANERA

Más de 30 años profesionalizando
el comercio internacional y el
mundo aduanero.

- Tecnicatura Superior en Régimen Aduanero
- Tecnicatura Superior en Comercio Internacional
- Cursos de Especialización y charlas de actualización en Aduana y Comercio Internacional



RESPONSIBILITY

FUNDACIÓN EBRO: BIENESTAR SOCIAL, INCLUSIÓN Y MEDIOAMBIENTE



Blanca Hernández
Presidenta de la Fundación Ebro 

Como el brazo de acción solidaria del Grupo Ebro Foods, productor y comercializador de alimentos con presencia global, la Fundación Ebro promueve y desarrolla proyectos con el objetivo de contribuir al bienestar social, la inclusión e igualdad de oportunidades y la minimización del impacto medioambiental en su entorno.

Consultada por Movant Connection, Blanca Hernández, presidenta de la Fundación, nos comparte detalles sobre sus actividades, objetivos y expectativas.

¿Cómo surgió la Fundación y cuáles fueron los motivos que impulsaron su creación?

La Fundación Ebro, tal y como la entendemos hoy, arranca su trayectoria en el año 2006, cuando asumí su presidencia. Nace con la misión de canalizar el compromiso social del Grupo Ebro en aquellas áreas geográficas en las

que opera, contribuyendo a la creación de valor y el progreso socioeconómico de las mismas.

¿Cuáles son sus objetivos y cuáles son las acciones que llevan adelante?

Nuestros objetivos principales son:

- Contribuir al bienestar y la construcción de una sociedad diversa, inclusiva e igualitaria, generando un impacto positivo y sostenible en el tiempo.
- Fomentar hábitos de vida saludable en la sociedad.
- Poner en marcha programas de preservación ambiental que conduzcan a la mejora de los entornos y las condiciones de vida de las comunidades locales
- Suplementar y vitaminar las actividades que a su juicio ayudan al Grupo a encontrar la excelencia en el cumplimiento de su misión/visión/valores y el compromiso RSE.

Para ello, trabajamos en tres áreas de actua-

ción principales:

Alimentación y salud, a través de donaciones de alimentos y el impulso de programas que contribuyan a la mejora de hábitos alimentarios y fomento de estilos de vida saludables.

El bienestar social y la igualdad de oportunidades, mediante el apoyo a la educación y la inserción laboral de colectivos en riesgo de exclusión, el emprendimiento y la puesta en marcha de programas de ayuda comunitaria.

La creación de **valor ambiental** a partir de la implantación y desarrollo de sistemas de agricultura sostenible y el fomento de iniciativas orientadas a reducir el impacto medioambiental.

Dentro de su línea de trabajo, ¿cuáles son las problemáticas o necesidades más urgentes que identifican en las sociedades donde se desempeñan?

Lamentablemente son muchas las problemáticas, existe todavía una tremenda desigualdad

en la sociedad de la que en nuestro día a día no somos conscientes y solamente conocemos cuando tenemos la suerte de trabajar al frente de una Fundación, ONG o cualquier otra entidad de carácter social. Debemos ser mucho más proactivos, desde todos los ámbitos de la sociedad (empresas, administraciones públicas, fundaciones, etc) en fomentar la igualdad de oportunidades de estos colectivos en riesgo, brindándoles opciones a nivel educativo y formativo que les permitan integrarse de una manera plena y digna en la sociedad.

¿Cómo describiría el impacto que han logrado generar en las sociedades donde han actuado?

Aunque siempre es cierto que nos gustaría ayudar mucho más de lo que nuestro presupuesto nos permite, mi valoración es muy positiva, creo que todas las acciones que llevamos a cabo tienen un impacto muy positivo y considero que realmente en algunas de ellas hemos sido una importante palanca de cambio.

MDOP | Maestría en Dirección de Operaciones y Proyectos

UNIVERSIDAD DE LIMA | 60 años

ESCUELA DE
POSGRADO

Fiorella Capcha, *corporate onboarding manager* en Rindegastos y egresada de la Maestría

Integra la estrategia empresarial, la dirección de operaciones y logística, el uso eficaz de tecnología y la gestión de proyectos.

Más información en posgrado.ulima.edu.pe/mdop

¿Están colaborando, de alguna manera, con las víctimas del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania?

En el ámbito de las donaciones de alimentos, gracias al apoyo de nuestra filial belga Boost Nutrition, estamos colaborando con World Central Kitchen (WCK), la ong del cocinero José Andrés, mediante el envío de más de 80.000 kilos de arroz para atender a los refugiados ucranianos en la población de Lviv (Ucrania).

La Fundación Ebro nace con la misión de canalizar el compromiso social del Grupo Ebro en aquellas áreas geográficas en las que opera, contribuyendo a la creación de valor y el progreso socioeconómico de las mismas.

Los camiones cargados de arroz parten desde nuestra sociedad Boost con destino a la frontera de Polonia con Ucrania, y una vez allí, voluntarios de WCK se encargan de traspasar la frontera y llevar el arroz a Lviv. Hasta la fecha hemos enviado cuatro camiones.

Por otra parte, en España, a través de la Asociación Madrid Futuro, hemos participado financieramente con la campaña de emergencia "Caritas con Ucrania" para el reparto de productos de primera necesidad, transporte y refugio seguro para los ucranianos que están saliendo del país y para ayudar a los refugiados que vayan llegando a España. También a través de Madrid Futuro, los empleados de la oficina de Madrid han colaborado en la campaña de recogida de ropa de abrigo para niños y mujeres, alimentación para bebés, medicinas, etc. organizada por el Ayuntamiento de Madrid.

¿Cuáles son sus expectativas en el mediano plazo?

Realmente no nos planteamos expectativas en el medio plazo porque estamos en un mundo cambiante en el que las necesidades de hoy puede que sean radicalmente distintas a las de dentro de un año o tres... eso es algo que todos hemos aprendido de la pandemia covid.

Afortunadamente sabemos que contamos con el respaldo de la Junta General de Accionistas de Ebro Foods que es quien anualmente asigna el presupuesto de la Fundación, y en este contexto nuestro objetivo seguirá siendo siempre el mismo, ayudar a quien más lo necesita y aportar nuestro granito de arena para la construcción de una sociedad mejor.

Simplemente daros las gracias por dar voz a fundaciones empresariales como la nuestra.



Multiple CHOICE



VER
VIDEO

Giancarlo Barbagelata

Conductor y columnista de radio y televisión. Académico y conferencista especializado en Marketing.

75% de respuestas correctas.
¡Felicitaciones Giancarlo!
Te damos la bienvenida a Movant
Connection y te agradecemos por sumar
tu aporte.

1. ¿Cuál es el país que exporta más cerveza al mundo?

- a) Bélgica
- b) Estados Unidos
- c) México ✓

2. ¿Qué productos se cargan en un buque granalero?

- a) Automóviles
- b) Cereales ✗
- c) Contenedores ✓

3. ¿Cuántos kilómetros recorre la línea de ferrocarril más extensa del mundo, ente Madrid en España y Yiwu en China?

- a) 13.000 ✓
- b) 9.200
- c) 16.500

4. ¿En qué década se inventó el contenedor marítimo para el transporte de cargas?

- a) 1930
- b) 1960
- c) 1950 ✓

¿Qué representan la logística y el comercio exterior en tu vida cotidiana?

Si bien mi área de manejo no es directamente la logística, entiendo que es gracias a esta labor, que muchas de las herramientas que manejo, están a mi alcance. ¡Si la definiera en una sola palabra es esencial y necesitamos que siga desarrollándose y creciendo para el crecimiento de todos!