

T21

23 ANIVERSARIO

Agosto 2022 / Volumen 276 / Año 24 / \$65.00 M.N.



#Los 21 Jóvenes de T21

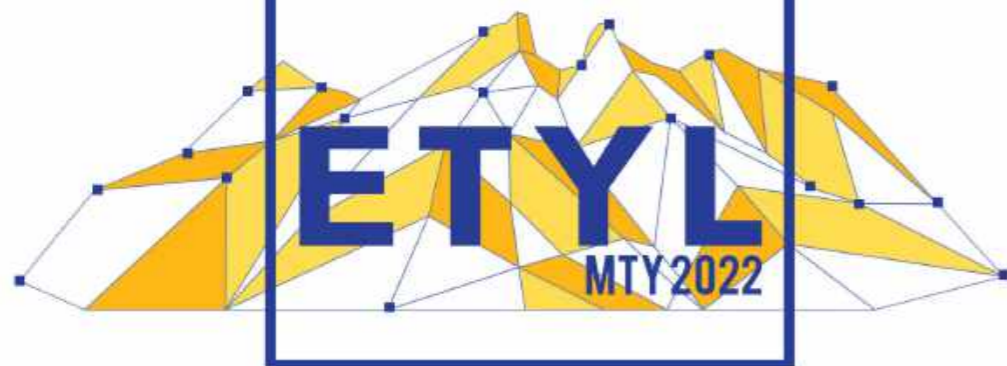


t21.com.mx

GOBIERNO CORPORATIVO,
pendiente en el autotransporte
CONTINUIDAD DE NEGOCIO DESVINCULADA DEL FUNDADOR

PROMESAS
aduaneras
EL TORTUOSO ARRANQUE DE LA ANAM

ENCUENTRO DE
TRANSPORTE Y
LOGISTICA



MS Millenium Monterrey

12 y 13 de octubre

México, ¿Hub logístico y de manufactura para el mundo?

T21

t21.com.mx



/GrupoT21

Con la flota de tractores y remolques más grande de México, el portafolio de servicios más completo y personal experto y apasionado por el transporte, Grupo Transportes Monterrey es tu socio estratégico para mover tu negocio.



GRUPO TRANSPORTES
MONTERREY



Tecnología y
conectividad



Gran flota para
grandes proyectos



Más de 50 terminales
en México.



Operadores
capacitados y seguros

ventas@gtm.com.mx | Tel: 8181545166
www.gtm.com.mx

GRUPO
TRANSPORTES
MONTERREY

Servicios de transporte terrestre, empaque y almacenamiento de mercancías | Servicios de estiba | Servicios de carga y descarga de mercancías | Planeación de logística para carga | Servicios de documentación para el transporte terrestre | Servicios de consultoría en el ámbito del transporte de carga y flotas | Servicios de fidejague y almacenamiento | Operaciones en patios de transporte para terceros.

Espacio para el talento




La edición de agosto se ha convertido en doble motivo de celebración para Grupo T21. Por un lado, festejamos nuestro aniversario, en esta ocasión, el número 23 desde nuestra fundación en 1999. Pero también porque publicamos el listado con Los 21 Jóvenes de T21, un ejercicio que se ha vuelto favorito entre nuestros lectores.

Por séptimo año, T21 presenta orgullosamente a un grupo de mujeres y hombres que están transformando la logística en nuestro país y, evidentemente, más allá de nuestras fronteras, al buscar siempre la optimización y eficiencia de la cadena de suministro, en un entorno desafiante derivado de la pandemia por COVID-19.

Justo esta emergencia sanitaria nos impidió durante 2 años realizar la sesión fotográfica en la que intentamos reunir a todos los integrantes de Los 21 Jóvenes de T21, al ponderar su salud e integridad en todo momento. Sin embargo, en 2022 decidimos volver a realizar esta actividad, la cual sirve no sólo para ilustrar la edición con la calidad que nos caracteriza, sino también como un espacio de interacción entre los seleccionados de este año.

El emblemático Palacio Postal de Ciudad de México fue el escenario en el que reunimos el talento de la mayor cantidad de integrantes de Los 21 Jóvenes de T21, quienes disfrutaron de momentos de *networking* en uno de los edificios más bellos de nuestro país. Nuestro agradecimiento también a quienes, por motivos de agenda, no se presentaron a la sesión, pero que colaboraron amablemente en todo el proceso.

De este modo, nos complace llegar a nuestro 23 Aniversario presentando diferentes productos de calidad como el caso de Los 21 Jóvenes de T21, así como el ETYL que se celebrará en octubre próximo, Transportation Awards y Los 100 + Influyentes del transporte y la logística, entre muchos otros ejercicios que se han sumado a nuestra cartera de productos, con los que hemos logrado ser punta de lanza en los sectores a los que atendemos.

Con todo esto, buscamos siempre brindar una oferta de valor para todos nuestros lectores y anunciantes, a quienes agradecemos la confianza depositada, sin la cual, Grupo T21 no habría llegado a estos primeros 23 años de existencia. ¡Simplemente, gracias! 



16 **Los 21 Jóvenes de T21**
Espacio para el talento



28
Transporte multimodal para la eficiencia
Versatilidad en la cadena de suministro

24
Bitácora
Por Osiel Cruz
Logística fuera de sincronía y cara

26
Al vuelo
Por Juan Antonio José
¿Y el seguro?

27
Pláticas con el CEO
Por Gustavo García
¿Qué buscan los transportistas en los distribuidores de camiones?

36
Gobierno corporativo, pendiente en el autotransporte
Continuidad de negocio desvinculada del fundador

42
Impresoras 3D, el futuro de las autopartes
Abonar a la reducción de tiempos y costos



50
Promesas aduaneras
El tortuoso arranque de la ANAM

58
TILH: más que terminal, operador logístico
Estrategias para el crecimiento

60
Despega primer Corredor Digital Aéreo de Carga
Blockchain irrumpe en la aviación



La Asociación Mexicana de Agentes Navieros



felicitamos a

GRUPO
T21

por su 23 Aniversario

Destacando como el medio de comunicación especializado en transporte y logística, líder en México y Latinoamérica.

Enviamos nuestro reconocimiento a todos los colaboradores quienes han logrado posicionar al medio como un referente obligado de consulta para todos los modos de transporte que conforman la cadena logística.

Deseamos que continúen los éxitos y las ideas innovadoras que presentan como propuesta de valor para toda la industria.



Directorio

- **Director General**
Osiel I. Cruz Pacheco
- **Gerente General**
Norma A. Galindo Juárez
- **Gerente de Administración**
Pamela Martínez González
- **Director Editorial**
Didier Ramírez Torres
- **Subdirector Editorial**
Luis Alberto Zanela Villegas

- **Consejo Editorial**
- Erik Markeset,
Tsol Co
- Eutimio Fernández Egurrola,
Loyalty
- Fernando Bernal,
GTM
- Fernando Ramos Casas,
RADAR Customs & Logistics
- José Antonio Medina Blanc,
MEB Advisors
- Leonardo Gómez,
ANTP
- Leslie Hulse,
MMREIT
- Raúl Monroy,
TMS
- Ricardo Kumar Dadoo,
Logistics Dadoo

- **Firmas**
Juan Antonio José
José Refugio Muñoz López
Gustavo García
- **Redacción**
Enrique Duarte Rionda
Evangelina del Toro Hernández
Elizabeth Díaz Navarrete
Jennifer Galindo Hernández
Alejandro Martínez
- **Diseño**
Jorge Humberto de la Rosa Salazar
Benito Suárez Loza
- **Marketing**
Alan Cruz Galindo
- **Community Manager**
Rafael Carlos Junior Fernández Rojas
- **Publicidad**
Irma Catalina Hernández López
Karol Hernández Rodríguez
Berenice Ariadna Gómez Jimenez
- **Administración**
Araceli Nieto Hernández
Socorro Mondragón Hernández
Itzel Guadalupe Durán Muñoz
- **Informática**
Aender Vargas García



Síguenos en:



/GrupoT21



@GrupoT21



/GrupoT21



@grupot21



contacto@t21.com.mx

www.t21.com.mx

Circulación certificada por
Lloyd International, S. de R.L. de C.V.



T21, Revista mensual, Agosto 2022. Editor Responsable: Osiel Isaías Cruz Pacheco. Registrada con el número de Certificado de Reserva otorgado por el Instituto Nacional de Derecho de Autor: 04-2019-100913522400-102. Número de Certificado de licitud de Título: N° 13495. Número de Certificado de licitud de Contenido: N° 11068. Autorizada como Publicación Periódica por Sepomex con Registro Postal PP09-1743. Número de ISSN: 1870-5669 Domicilio de la Publicación: Luz Saviñón N° 1707 Col. Narvarte, C.P. 03000, Benito Juárez, Ciudad de México, Tel. (55) 5682-7079 e-mail: dramirez@t21.com.mx, Fecha de impresión Julio de 2022.

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS. Prohibida la reproducción parcial o total sin el permiso expreso de los editores. Los artículos firmados son responsabilidad absoluta de los autores y no reflejan la posición de los editores. "T21 no se hace responsable por las promesas de productos o servicios ofrecidos por nuestros anunciantes". Tiraje. 10,000 ejemplares



MULTIMODAL ALTAMIRA

¡LOGÍSTICA QUE DA CONFIANZA!



CARGA

(833) 260 02 27

TRANSPORTE

(833) 260 01 48



TU CARGA SEGURA Y A TIEMPO

+ DE 300 CLIENTES

CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

www.altamiramultimodal.com





Cambio de mando



Con una trayectoria de 32 años en Grupo Transportes Monterrey, Horacio Chapa, director general de TM Transportes, decidió jubilarse. Arturo Álvarez Gaya, antes director de la División Grado Alimenticio dentro del grupo, asumió la responsabilidad en TM Transportes desde el pasado 1 de julio.



Jorge Wong asumió el cargo de CEO de Grupo TM, que agrupa a Transmontes y TM Transportation Services LLC, entre otras. Tiene base en Torreón, Coahuila. Mantiene operación en diversos segmentos de la industria en México y EU. Wong se había desempeñado como director general de Redpack, de Traxión.



Carlos Ignacio Velázquez Tiscareño fue designado como nuevo director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y sustituye al controvertido Carlos Alfonso Morán Moguel, a quien se le ha criticado de no atender el equipamiento del aeropuerto más importante en el país.



Jennifer Rumsey tomó el cargo de directora ejecutiva en Cummins, sucediendo a Tom Linebarger, Rumsey, quien hasta julio pasado se desempeñaba como presidenta y directora de operaciones (COO), será la séptima directora general y la primera mujer en dirigir la compañía desde que se fundó en 1919.

DIALOGOS EMPRESARIALES DE LOGÍSTICA

Programa 57:
"Retos y oportunidades en logísticas de última milla"



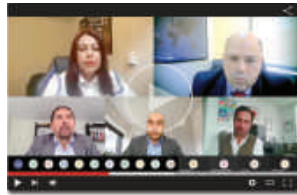
Ver video



Programa 56:
Los estragos de la pandemia y una guerra en el transporte marítimo



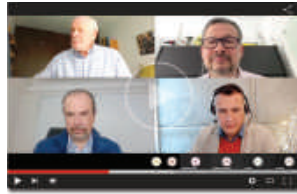
Ver video



Programa 55:
¿Cómo la Inteligencia Artificial y el Big Data aceleran la logística?



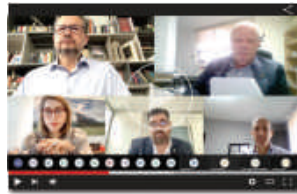
Ver video



Programa 54:
Balance del complemento Carta Porte



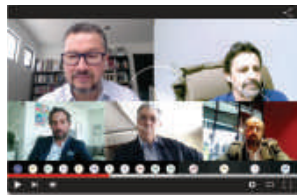
Ver video



Programa 53:
Desequilibrio en la cadena de suministro, ¿hasta cuándo?



Ver video



Calendario



Septiembre
6 al 8

LOGEX, Logistic Experience
Paradise, Playa del Carmen, Q. Roo.
<https://www.logisticsexperience.com/es-mx.html>



Septiembre
7 al 11

Convención Nacional - Canacar
Moon Palace, Q. Roo.
<https://canacar.com.mx/>



Octubre
5 al 7

Expo Transporte 2022 ANPACT
Centro Expositor Puebla
<http://expotransporte.com/>



Octubre
25 y 26

Exporail 2022
Centro CitiBanamex, CDMX
<https://amf.org.mx/expo-rail-2022/>



SCANIA



Scania, diversificación de tecnologías sustentables, en la mira del cliente

La incorporación de diversas fuentes de energía es una respuesta a las exigencias del transportista que busca alinearse en objetivos sustentables.

POR REDACCIÓN T21
@GrupoT21

Scania tiene un compromiso global de reducir 20% sus emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) hacia 2025 considerando lo que generaba en 2015, esto medido por CO₂/km. El esfuerzo es de mayor alcance que un tema numérico, pues del total de sus emisiones el 96% las generan los vehículos que coloca en el mercado.

“El esfuerzo es retador porque se debe analizar incluso las fuentes de energía que contribuyan con nuestro objetivo. Por ello, para la prueba del camión eléctrico que anunciamos de forma reciente con un cliente, tuvimos que comprobar que la electricidad fuera provista por fuentes sustentables”, describe Mauricio de Alba, director Comercial y de Post-venta de Scania Trucks.

Aunado al compromiso que se tiene a nivel corporativo con la iniciativa Objetivos Basados en la Ciencia (Science Based Targets Initiative, SBTi, por sus siglas en inglés), a nivel local el camino está trazado: “tener un portafolio extendido de productos nos permite ser líderes en el cambio de combustibles sustentables”, expresa De Alba.

Actualmente, en el portafolio de Scania para el mercado del autotransporte de carga conviven las soluciones de motores Euro 5, Euro 6, gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL), de igual forma la oferta del camión eléctrico, “y a finales de año anunciaremos Scania Super, una solución alineada con nuestros objetivos de reducir nuestra huella de carbono”, enfatiza Mauricio de Alba.

Con respecto al tema de gas natural, dicha incorporación en el mercado está siendo ordenada debido al análisis que se debe de concretar con respecto a la infraestructura para el abasto de los energéticos. “En la evaluación además de la infraestructura, se pone énfasis en la operación, si por la naturaleza de ésta se requiere quemar más gas por el poder calorífico de este combustible, y al final se termina empleando más gas natural en volumen, se hace un análisis para optar por el diésel, ya que podría garantizar menor uso del combustible”, precisa Mauricio de Alba.



Fitch afirmó calificaciones para PACCAR México

La agencia calificador Fitch Ratings afirmó las calificaciones nacionales de largo y corto plazo de PACCAR México, S.A. de C.V. (PACCAR México) en 'AAA(mex)' y 'F1+(mex)', respectivamente. La Perspectiva es Estable, compartió la firma en un comunicado.

Fitch destacó la posición de PACCAR México en los segmentos donde participa. "Históricamente la compañía ha mantenido una participación de mercado promedio de 36% en el segmento de camiones de carga pesados del cual deriva más de 75% de los ingresos de la división industrial. En los últimos 3 años la compañía ha logrado ampliar su ventaja frente a sus competidores principales en el mercado de tractocamiones, en la cual PACCAR México registró una participación de 45% en 2021 y originó alrededor de 55% de las ventas de la división industrial".

Fitch destacó el reto que se tiene en la cadena de suministro que ha generado escasez de equipos en el mercado, aun así prevé que las ventas de PACCAR México alcanzarán 7% de crecimiento en 2022.

"La reactivación económica y el crecimiento de la exportación de mercancías de México han apoyado la demanda de equipo de transporte, sin embargo, la producción de la compañía ha sido limitada por la escasez de componentes y materiales. La agencia espera que las disrupciones en las cadenas de suministro continúen en el corto plazo y dicten el nivel de producción de la compañía", destacó Fitch.

Por Redacción T21

Kenworth T380 acelera en el segmento de rango medio

Kenworth dio a conocer el lanzamiento de su modelo T380 su nuevo participante en el segmento de rango medio, mientras que para una especificación más robusta se encuentra el modelo T480.

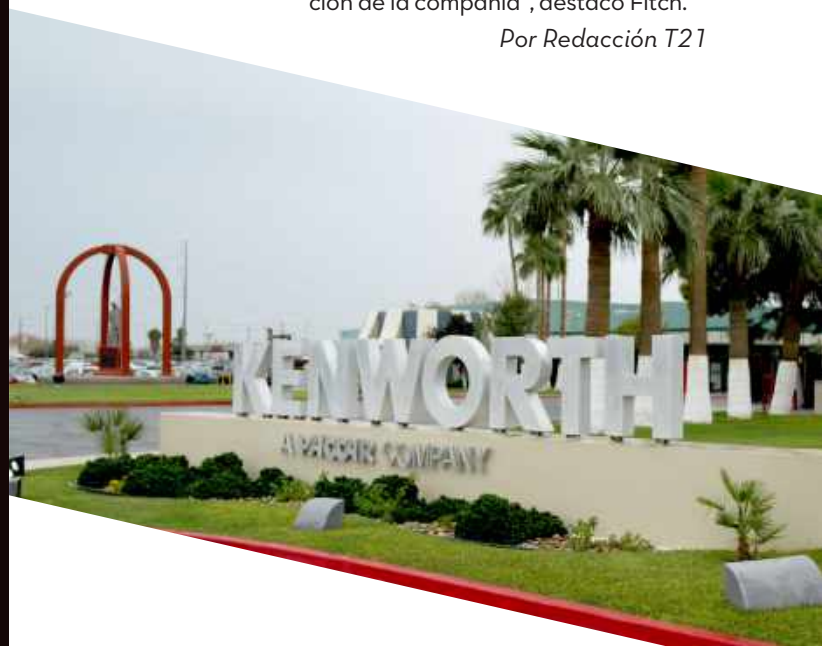
La compañía informó a través de un comunicado que la configuración del nuevo T380 y T480 integra un motor PACCAR PX-7 o PX-9, transmisión manual 6, 9 y 10 velocidades o automática de 5 y 6 velocidades.

En cuanto al modelo T380 dispone de una configuración con eje frontal hasta 14,600 libras y eje trasero hasta 40,000 libras o el modelo T480 con eje frontal de 20,000 libras y/o eje trasero de 46,000 libras. El sistema de frenos es Bendix e incorpora un nuevo tanque de combustible de hasta 80 galones, entre otras características.

A través del sistema de telemetría TruckTech Plus se puede realizar el desempeño del motor, para obtener la mejor operación de estos modelos.

Entre las aplicaciones sobre bastidor para este modelo están: cajas, cajas refrigeradas plataforma, mudanzas, tanques para combustible y gas, mezcladora de concreto, así como en los servicios públicos como la recolección de basura, que se desenvuelve perfectamente dentro de la ciudad y sobresale en recorridos entre ciudades, sobre bastidor o configurado como tractocamión.

Por Redacción T21





Con Shell Fleet Solutions **incremente el desempeño** de sus vehículos y **obtenga ahorros** en el gasto de combustible.

Somos su aliado para gestionar la flota de forma **simple, eficiente y segura.**

**RENDIMIENTO
KM A KM**



Con **Shell Fleet Navigator***, maximice el control de su presupuesto obteniendo ahorros y beneficios fiscales.



Integre **Shell Telematics** y conozca el desempeño de sus conductores, rastree sus vehículos e incremente su control financiero.

SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

¡Contáctenos y comience a ahorrar hoy!
Elija el paquete que mejor se adapte a su operación logística
558950.9514 | contactanos@shell.com | shell.com.mx



ICTYL hila dos ciclos positivos

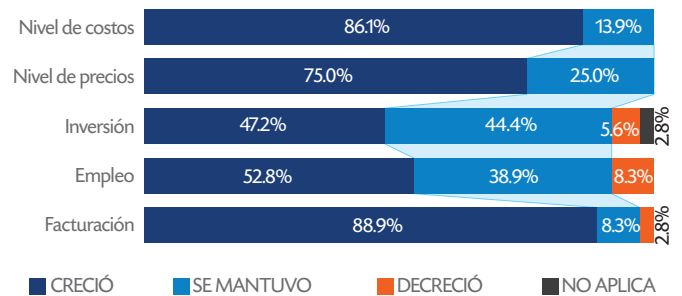
El Índice de Confianza del Transporte y Logística (ICTYL), efectuado por Business Intelligence T21, es el único indicador de su tipo, mismo que se realiza desde el primer trimestre del 2018 (1T18), precisamente con el objetivo de tomar el pulso a los empresarios y directivos de esta industria.

En su medición del 2T22, el ICTYL se ubicó en 111.64 puntos (1T18=100), mientras que la confianza empresarial del transporte y la logística se instaló en 88.84 puntos, siendo el punto más alto también para este rubro.

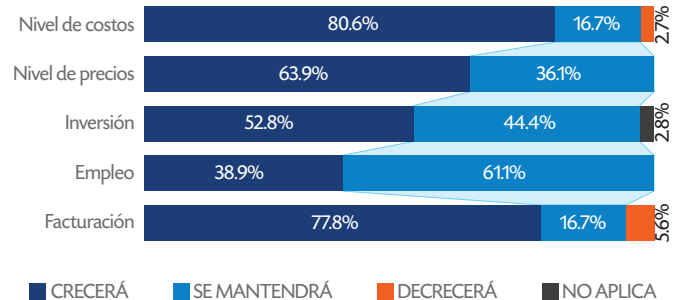
De esta manera, el ICTYL suma dos periodos continuos en crecimiento, luego de tener una caída en el 4T21 respecto al trimestre previo.

De los más de 140 directivos y empresarios encuestados, el 97.2% estimó que el trimestre que recién terminó (2T22) la marcha de sus negocios fue favorable, sólo 2.8% lo ubicó como desfavorable.

» Para el trimestre que acaba de cerrar (abril-junio) en comparación con el mismo trimestre del año pasado, ¿cuál ha sido la tendencia de las siguientes variables?



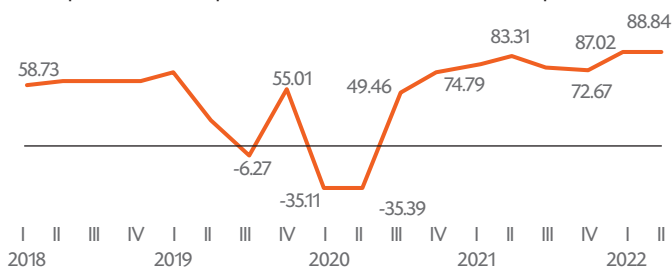
» Para el trimestre que está por comenzar (julio-septiembre) en comparación con el mismo trimestre del año pasado, ¿cuál piensa que será la tendencia de las siguientes variables?



Fuente: Business Intelligence T21

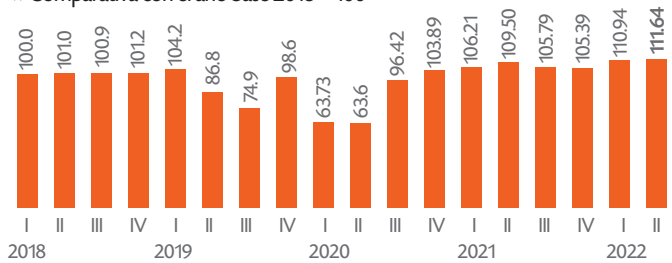
Confianza Empresarial del Transporte y Logística

» Monitorea el optimismo de los empresarios sobre la situación económica del país y de sus empresas. El indicador mide del -100 al 100 la confianza que tienen los empresarios. Valores por encima de "0" nos dan señales de optimismo.



Índice de Confianza Empresarial del Transporte y Logística

» Comparativa con el año base 2018 = 100



Fuente: Business Intelligence T21

En tanto que para las perspectivas para el 3T22 el 91.7% lo ubica como favorable.

En lo que hace al comportamiento de ciertos indicadores, los participantes de esta encuesta identificaron que el nivel de costos incrementó para 86% de los participantes, mientras que en precios el 75% refirió un alza, y en ese mismo sentido la facturación acrecentó en 89 por ciento.

En la perspectiva para el 3T22, 77.8% espera que la facturación incrementará, 80.6% anticipa un alza en costos, mientras que 63.9% advierte un alza en el nivel de precios.

De acuerdo con el Indicador de confianza del consumidor realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en junio pasado se ubicó en 43.2 puntos, una diferencia de -1.1% respecto al mismo ciclo del 2021, mientras que descendió 0.5 puntos respecto al mes previo del 2022.

La muestra del ICTYL se realizó entre los días 5 y 11 de julio del 2022, en donde se pudo obtener el sentir del sector empresarial.

Por Didier Ramírez Torres



Pitic crece en entorno retador

A pesar de los retos a los que se enfrenta Transportes Pitic, el primer semestre de 2022 ha sido positivo con un crecimiento del 20% en comparación con el mismo periodo del año pasado.

“En 2022 estamos logrando las metas, tenemos un crecimiento de alrededor del 20% en comparación con el año pasado y vemos que sigue habiendo oportunidades para la empresa”, dijo Gilberto Palomares, director general de Pitic.

Entre los planes a mediano plazo de la compañía se encuentra continuar renovando la flota aunque, si bien la disponibilidad de producto es un freno de mano, la intención es retomar el ritmo de las inversiones en equipo.

“Derivado de los tiempos de entrega y los precios de las unidades, este año estamos comprando la mitad de lo que estaba planeado, sin embargo, el año próximo estaremos adquiriendo alrededor de 50 unidades que es el promedio anual”, dijo.

Actualmente Pitic cuenta con una flota de aproximadamente 250 tractocamiones para la parte primaria, con una edad promedio de 4.5 años. A su vez la secundaria está conformada por 270 vehículos con una edad promedio de 4 años.

Por Elizabeth Díaz



Lo mejor está en camino.

Miles de clientes en el país.
Millones de kilómetros recorridos.
49 años sin deternos y seguiremos, porque lo mejor está en camino.

transportespitic.com

Pitic[®]



Nuevo hito en ATP

Altamira Terminal Portuaria (ATP) dio a conocer que, a finales de junio pasado, con la operación del buque MAERSK PUELO, superó la atención de más de 7 millones de contenedores de 20 pies (TEU).

Fue un 11 de octubre de 1995 cuando ATP arrancó operaciones con apenas una plantilla de 30 colaboradores, 14 hectáreas de patio y un frente de agua de 300 metros para la atención de buques, con un manejo de 50 mil TEU anuales, con una grúa de pórtico y una de patio.

Sin embargo, con el atraque del MAERSK PUELO, correspondiente al servicio Mediterráneo (WEST-TA6) de la Alianza 2M, de Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC), se logra este nuevo hito para la terminal portuaria.

ATP explicó que, luego de concretar grandes proyectos de inversión en cuanto a infraestructura, equipo de vanguardia y desarrollo de su personal, a través de sus casi 27 años de trayectoria, ha logrado consolidarse como una de las terminales más importantes en el puerto de Altamira y en el Golfo de México.

Actualmente opera en una superficie de 34 hectáreas, con más de 700 metros de muelles, 4 grúas de pórtico súper post panamax y 3 grúas móviles, así como equipo en patio.

Por Redacción T21



Frases del mes

“Para mí, poner al transporte de carga en penúltimo lugar de la pirámide de movilidad, es un error”

Alex Theissen,
presidente de la
Asociación Nacional
del Transporte
Privado

Criticando el orden
prioritario de la Ley
General de Movilidad y
Seguridad Vial



“La principal razón de la falta de inversión en México no es económica, es la falta de confianza, y todas las mañanas se le da de patadas”

Edgar Chahín,
empresario
transportista

Lamentando la política
pública nacional que
ahuyenta inversiones
productivas



Port Laredo, inversiones de valor

El puerto interior de Laredo-Nuevo Laredo registró en 2021 el cruce de poco más de 5 millones de camiones y se comerciaron mercancías por un valor de 248 mil 500 millones de dólares (mdd).

Ante esta situación, “estamos preparándonos para la demanda que se viene y poder fortalecer y tener la ventaja competitiva que hemos tenido por muchos años”, indicó en entrevista Miriam Castillo, directora interna de Desarrollo Económico en la Ciudad de Laredo.

Explicó que se invierten poco más de 30 mdd en la ampliación del actual Puente Internacional de Comercio Mundial, es decir, agregarán un puente lateral adicional para reasignar las líneas de recepción de unidades de carga y agilizar los flujos. Se prevé que esté listo en 2026.

También se tiene planeada la construcción de un nuevo puente fronterizo que colindará con Nuevo Laredo, Tamaulipas, en una coinversión pública-privada y que también busca atender la gran demanda de cruces de mercancías que se presentará en el futuro cercano.

Por Enrique Duarte



AMF se ‘encarrila’ en Guanajuato

La Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF) y el Clúster Logístico y de Movilidad de Guanajuato (Clymgto) acordaron una asociación con el objetivo de trabajar en favor de la logística en esta región del país. El acuerdo fue firmado por Iker de Luisa, director general de la AMF, y Enrique Muñoz, presidente del Clymgto.

De acuerdo con los datos compartidos por el Clymgto, Guanajuato es responsable del 6% de la logística y la movilidad en el país, por ello el objetivo de sumar a la industria ferroviaria en los trabajos planteados por el Clúster.

De acuerdo con Iker de Luisa, en Guanajuato existe una amplia capacidad de terminales ferroviarias multimodales, “y esta alianza y la presencia del clúster puede generar vínculos entre el gobierno del estado, desarrollo de infraestructura, oportunidades de inversión, asociación con transportistas de carga y de pasaje, entre otros”.

Héctor López, director general de Guanajuato Puerto Interior (GPI), externó la disposición del organismo a fin de contribuir en el fortalecimiento logístico de la región, en donde la incursión de la AMF en el clúster favorecerá este objetivo.

Por Redacción T21



*Este verano,
desconéctate de lo cotidiano y*

**CONÉCTATE
A LA VIDA**

Descubre un viaje único en el mundo.
Paisajes, naturaleza, aventura y cultura
a bordo de un tren espectacular.

Reserva en **chepe.mx**

✉ chepeexplora@chepe.mx

☎ 800 122 4373



Sólo sus chicharrones truenan

Cuando las administraciones portuarias iban a pasar a manos de la Secretaría de Marina, muchos en el sector se manifestaron en contra dadas las muestras de esta dependencia de no privilegiar el diálogo y más bien ponderar el código vertical de mando que dicta su formación. Según nos cuentan, **en Topolobampo se está resintiendo este efecto, pues el director del puerto, a veces de trato amable y a veces no tanto, ha tomado por sorpresa a empresarios al eliminar de un plumazo decisiones que habían tomado sus antecesores para mejorar el funcionamiento del puerto**, de forma que hay que “negociar” con él de nuevo, pese al escaso conocimiento en materia portuaria que, dicho sea de paso, mantiene al recinto en condiciones no del todo favorables en materia de infraestructura. Así que, **en Topo, sólo unos chicharrones truenan, y no son los de las empresas que se están jugando ahí sus inversiones.**

Otra de la SICT

Ya ve usted que nomás no podemos recuperar la Categoría 1 en materia de aviación porque la autoridad aeronáutica norteamericana no nos considera seguros. **Los recortes presupuestales y laborales en la Agencia Federal de Aviación Civil son los causantes, aunque nos quieran hacer creer a fuerza que no es así. Pues bien, en la Dirección General de Autotransporte Federal la cosa no es distinta, pero como no es un sector tan sexy, pues recibe menos atención mediática, aunque esto obviamente no pasa desapercibido en el sector, que resiente la falta de personal y la lentitud en todos y cada uno de los trámites que se deben realizar ahí**, donde, además, nos platican, poco aparecen los altos directivos, quienes están más preocupados por otras cuestiones, esas sí importantes, dicen ellos, como son apoyar a los candidatos a las próximas elecciones. Eso, eso sí es importante.

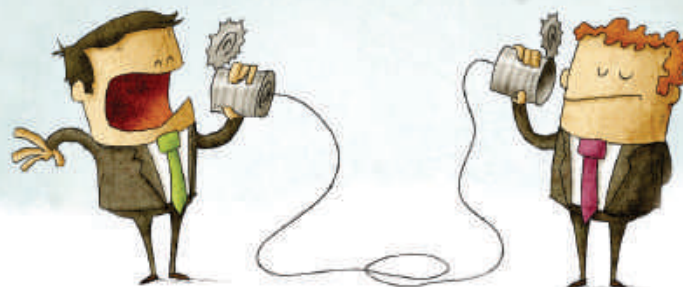
de buena fuente

¡Que desinflen la inflación y ya está!

El no tan famoso, pero sí bastante disfuncional Paquete contra la Inflación y la Carestía (PACIC) que quiso implementar el gobierno federal dizque para contener el alza de precios de productos básicos en México pasó sin pena ni gloria. Si usted recuerda, no sólo se iban a desplegar más elementos de la Guardia Nacional para cuidar las carreteras y disminuir los asaltos que tanto le pegan a los costos; en puertos y aduanas se propuso que se trabajara 24/7 pero nadie sabe cómo es que se pretende instaurar la medida ni tampoco se ha anunciado a partir de cuándo empezaría esto; y total que la inflación lejos de contenerse, va como globo con helio. **Todo mundo entonces se mofa ahora de una medida mediática lanzada desde la, esa sí, famosa mañanera, donde bien se pudo solo haber dicho ¡que desinflen la inflación y ya está!**

¿Y aduanas?, no canta mal las rancheras

Quienes andan con una comunicación deficiente son los funcionarios de la ANAM. **Resulta que en el marco del Congreso de CAAAREM, quizá para darles un poco de juego a los empresarios aglutinados en ese evento, se dio a conocer que el Aviso de Cruce que sustituirá al Documento de Operación para Despacho Aduanero será optativo, y serán los agentes aduanales los que irán dando el termómetro para hacerlo obligatorio.** Gran noticia, de no ser porque en la frontera norte del país nadie estaba al tanto, incluso, negándose a hacer lo que ya un funcionario de ANAM anticipaba. **No estaría nada mal que los criterios fueran homologados, bien lo vale en un país donde el comercio exterior es tan relevante, es sólo una idea.**





ESTADOS UNIDOS

MÁS SENCILLO, IMPOSIBLE

El Puerto de Brownsville es el único puerto de aguas profundas directamente en la frontera EE.UU.-México. Brindamos una gama completa de servicios garantizando el transporte eficiente, confiable y seguro de su carga a cualquier parte del mundo. Conectamos industrias y eficientizamos el flujo de mercancías con alcance en 12 estados de la república mexicana, y seguimos creciendo.

SOMOS EL PUERTO PARA MEXICO

MÉXICO

CONTÁCTENOS

1000 Foust Road Brownsville, TX 78521
+1 (956) 831-4592
1-800-378-5395
www.portofbrownsville.com

**PORT OF
BROWNSVILLE**
the port that works

#Los 21 Jóvenes de T21






Agradecemos a la SICT y a Sepomex las facilidades otorgadas a Grupo T21 para la sesión fotográfica realizada en el Palacio Postal de CDMX, espacio histórico e indiscutiblemente generador de servicios logísticos. Celebramos juntos su 115 aniversario. www.gob.mx/correosdemexico
Gracias por el apoyo.



#Los 21 Jóvenes de T21

POR STAFF T21


 @EnriqueDuRio / @evandeltoro / @Liznomas / @jenna_GH_ / @Rafael_Fdez91
/ @DidierRT / @BetoZanela

La pandemia por COVID-19 es todavía un reto no superado en el mundo y la cadena de suministro es un claro ejemplo de ello. Los estragos se resienten ahora quizá con más fuerza en la economía de diferentes países como el nuestro, donde la inflación podría llegar al 9% a tasa anual entre agosto y septiembre según estima Banxico; mientras Estados Unidos vive su peor inflación desde la década de los 80, con un 9.1% a junio. En este escenario, el transporte mundial ha sido clave.

Especialistas señalan que, con estos datos, una posible recesión en Estados Unidos se aproxima y, con ello, la cadena de suministro podría alcanzar un punto de equilibrio; de tal forma que los costos del transporte marítimo podrían regresar no a niveles pre pandemia, pero sí a costos más asequibles con base en la demanda de productos en dicho país, con el cual compartimos corredor marítimo en rutas provenientes de Asia.

Mientras esto sucede y repercute además en los otros modos de transporte, los integrantes de Los 21 Jóvenes de T21 en su edición 2022 continúan buscando la eficiencia en las cadenas de suministro de sus clientes, cada vez más conscientes de la resiliencia y la flexibilidad que se requiere en los servicios logísticos, demostrando en cada una de sus decisiones el talento por el cual forman parte de este listado.

En este nuevo ejercicio, Grupo T21 presenta a mujeres y hombres que están cambiando la forma de hacer logística, desde la creación de *startups* con avanzada tecnología como bandera, la innovación en servicios y crecimiento en sus empresas; hasta el cuidado de las mercancías, la atención meticulosa al comercio electrónico y la homologación de procesos como estrategias para el crecimiento.

Conscientes de lo difícil que resulta cada vez más elegir a los integrantes de Los 21 Jóvenes de T21, agradecemos todas y cada una de las postulaciones, las cuales demuestran sin duda un derroche de talento que estamos seguros podrá incorporarse en ediciones posteriores. Y a los integrantes de esta edición, el agradecimiento por la disposición para colaborar con la información y la sesión fotográfica, realizada en el emblemático Palacio Postal de Ciudad de México. 



Conoce más
sobre los 21 Jóvenes



Ver videos

Emmanuel Alejandro Salas Uribe

Director General
Grupo Cooler
28 años

1 En su trayectoria tuvo al mejor mentor para incursionar en el transporte y la logística, su padre. El asumir la dirección general del grupo no se dio en las mejores circunstancias en el entorno de la pandemia y una enfermedad. Hoy, es responsable de decisiones trascendentales para el grupo como nuevas adquisiciones, relaciones comerciales, innovación y expansión en nuevos mercados tanto de transporte como del operador logístico. Todo lo anterior en un proceso de profesionalización de la empresa y personal, con una preparación académica sólida para implementarla en el negocio.

Martha Karen Del Valle Valenzuela

Savino del Bene México
Import & Export Coordinator
29 años

2 Con 7 años de trayectoria, Karen creó una estrategia de servicio al cliente (en proceso de publicación por una editorial) que ofrece soluciones concretas a diversos problemas en cada una de sus operaciones; técnicamente es un manual para reducir al mínimo los errores y ofrecer servicios de calidad, cuyo proceso va encaminado a todos los *forwarders* sin importar la empresa o sus procesos internos, ya que la estructura es adaptable. Actualmente Karen se encarga del proceso de ingreso de mercancías de importación en todos los tráficos; revisión de asuntos aduanales (importación y exportación), despacho y regulaciones, así como la exportación en todos los tráficos.

Adriana Badillo Villegas

Network Engineer Senior
Schneider National México
29 años

3 Con el reto de proveer de información a los diferentes departamentos de la empresa, en particular al área comercial, ha tenido resultados positivos, en donde a través del análisis de datos, ha contribuido con las diversas áreas a ser más eficientes y estratégicos en todas las decisiones que toma la empresa, ahora tiene un enfoque holístico, generando crecimiento tanto en términos de volumen como en los márgenes. Las aportaciones generadas desde su puesto se valoran aún más en un contexto donde todos los clientes requieren de eficiencias.

José Antonio De los Ríos Granja

Gerente de Planeación
de Infraestructura
Estafeta Mexicana
34 años

4 Bajo su responsabilidad se definen, planean, aprueban y ejecutan todas las inversiones de infraestructura del Grupo. Ha sido responsable de liderar la etapa de mayor crecimiento para la infraestructura de Estafeta en sus 43 años de historia. En 8 años como gerente del área se han renovado y/o construido más de 100 instalaciones operativas a lo largo del territorio nacional (70% de la instalación actual), un proyecto cada mes, en promedio. Su objetivo es el desarrollo de estrategias que involucran innovación tecnológica para incrementar la eficiencia logística y operativa de los negocios para aumentar su rentabilidad.



Conoce más sobre los 21 Jóvenes



Maricela Itzel Pano Ayala

Supervisora Servicio al Cliente
APM Terminals Lázaro Cárdenas
33 años

5 La formación de Maricela en comercio internacional, aplicado a terminales marítimas especializadas y enfocada en una experiencia del cliente más ágil, le ha permitido desarrollar herramientas para conectar los servicios y productos que ofrece APM Terminals con las bondades actuales de la digitalización. Ha transformado e implementado el cambio de servicios manuales a servicios en línea a través de módulos automatizados que se traducen en un ahorro de tiempo de 67% en la liberación de la carga de importación y exportación.

David Ricardo Rodríguez Benítez

Automotive KAM (Key Account Manager)
Senator Logistics
30 años

6 En 2020 fue gerente de producto terrestre nacional. Desarrolló procesos internos, diseñó estrategias de *procurement* que permitieron un crecimiento en el volumen de operación y alza en la participación financiera del producto. Para contrarrestar la sobredemanda de servicios de exportación terrestre a EU implementó el Senator Gulf Bridge, canal logístico para embarcar cajas de 53' a Florida, mejorando tiempos de tránsito y costos. En su puesto actual busca innovación, mantenimiento y desarrollo de la cadena de suministro y del negocio.

José Ramón Mejía González

Co Fundador y Director de Operaciones
MEGALogistics Transportes y Servicios
34 años

7 En ruta al décimo aniversario de la empresa que fundó con su hermano, hoy se plantean un proceso de institucionalización para lograr una sostenibilidad de la empresa que hoy está compuesta por 100 unidades, operando en 4 instalaciones distribuidas en Nuevo León, Querétaro y Nuevo Laredo. Para atender la dinámica comercial de Norteamérica, comenzaron su internacionalización con una empresa asentada en EU, para capitalizar esta oportunidad. Un enfoque estratégico es la inversión en infraestructura y capital humano.

Álvaro Cortina Cano

Director Comercial mas (Cargo Airline)
35 años

8 Desde 2018 es director Comercial de mas, asumiendo responsabilidades de Ventas y Servicio al Cliente en toda la red, también *sponsor* del programa de Capitalismo Consciente, el cual busca elevar el nivel de consciencia de la firma, redefiniendo la manera de hacer negocios en México. Asumió varias posiciones dentro de LATAM Cargo, en el área de Ventas y Revenue Management, liderando equipos en distintos países. Afirma que las "nuevas generaciones seremos las responsables de poner en alto el nombre de la industria de transporte y logística en México y el mundo".



José Benjamín Aguilar Vaquero

Linehaul Supervisor Fulfillment
Centers México
Mercado Libre
34 años

9 Desde el inicio de su carrera supo que su pasión es la logística. Ahora comprende que siempre ha sido una persona ágil que asume riesgos calculados, desde una perspectiva de evolucionar hacia un mejor proceso o manera de ejecutar. Estas características son necesarias para esta industria que día a día demanda soluciones ágiles y rápida adaptación a diferentes escenarios. Gracias a esta pasión a lo largo de 12 años de trayectoria profesional, su enfoque ha sido buscar hacer las cosas más eficientes y cada vez más rápido; lo que le ha abierto las puertas para colaborar en proyectos con personas talentosas y empresas líderes en la industria.

Gibrán González Meneses

Gerente Senior
Werner Logistics Mexico
34 años

10 A su cargo los equipos Intermodal, Final Mile y Brokerage Logistics, trabaja en asegurar la eficiencia, productividad, rentabilidad y desempeño general. También el desarrollo de proveedores y crea sinergias con equipos de Pricing y Ventas para la búsqueda de negocios e implementación de cuentas. “Siempre he tenido claro que mi lugar es en el escenario del comercio y negocios internacionales. Me esfuerzo cada día para, a través de mi trabajo, contribuir al desarrollo y proyección de México en el mundo, no sólo en lo económico sino en una dimensión cultural”.

Bernardo García Domínguez

Asesor Logístico
Grupo México Transportes
25 años

11 Con apenas 5 años en el mundo logístico, se ha desarrollado en FFW, naviera y ahora en ferrocarriles, en donde logró incrementar el volumen de la carga intermodal en puertos de Manzanillo, Veracruz y Altamira, con industrias que no lo habían usado o no querían retomarlo. En 2022 busca desarrollar el movimiento de contenedores refrigerados vía Tren Reefer desde Manzanillo hacia el interior, lo cual será todo un hito. “Estoy visualizando una demanda al alza del mercado, y quiero consolidar la posición de GMXT como líderes #1 en el Transporte Mexicano”.

Jessica Santiago Resendiz

Loss Prevention - Area Manager
Amazon México
30 años

12 Actualmente genera rutas logísticas seguras para la prevención de pérdidas en transporte terrestre y estrategias para la disminución de pérdidas dentro de los almacenes más grandes de México. A sus 30 años cuenta con una vasta experiencia dentro del transporte terrestre, marítimo y ferroviario, ha auditado y conocido las entrañas de decenas de compañías, en carga general y automotriz. Ha generado múltiples estrategias logísticas para la disminución de pérdidas en transporte dentro de la cadena de suministro. Está plenamente segura de que su conocimiento y experiencia han sido clave en las estrategias de las compañías que ha representado.



Conoce más sobre los 21 Jóvenes



Ver videos

9

10

11

12



Conoce más sobre los 21 Jóvenes



Ver videos

Guillermo Millán

Gerente de Importaciones
Walmart de México
y Centroamérica
28 años

13 Guillermo es el responsable de la ejecución de todas las importaciones marítimas para los distintos formatos de tiendas de Walmart de México y Centroamérica, así como de la coordinación de la negociación anual con las navieras para obtener los espacios necesarios, y también de los consolidadores de carga en Asia, Europa, India y América Latina. Está en comunicación constante con ferrocarriles y líneas transportistas para asegurar un flujo constante de su carga y, con ello, asegurar que sus clientes tengan acceso a una gran variedad de productos de calidad para continuar ayudando a que las personas ahorren tiempo, dinero y vivan mejor.

Ilse Aracely Fernández Treviño

Director Ejecutivo
Grupo Logístico TCA
34 años

14 Es responsable de la planeación estratégica del grupo logístico, además de la supervisión de la operación logística internacional, transporte de carga terrestre y 10 almacenes en México y EU. Bajo su gestión la firma de autotransporte pasó de 250 a 700 tractocamiones llevándola al Top 15 de las flotas más grandes del país, además de iniciar operaciones en EU y 7 terminales adicionales, manteniendo un crecimiento sostenido de 20% anual. Bajo su gestión está la construcción y desarrollo de un parque industrial de 28 hectáreas y más de 27 mil m2 de construcción.

Luis Ángel González Salazar

LCL Bussiness Development
Specialist
DHL Forwarding
30 años

15 Luis Ángel busca mejorar la forma en que la logística es vista por las personas, en momentos en que el movimiento de mercancías se convirtió en una actividad esencial en el periodo de crisis sanitaria. A través de su trabajo busca que cualquiera entienda la importancia de todas las áreas implicadas en la cadena de suministro, así como la su interacción con el mundo digital. Él mismo defiende que hay que aprovechar esta situación para adaptar procesos a las tecnologías más actuales, es una oportunidad única, ya que la actualización es inminente y es clave, y el que no quiera o no pueda adaptarse el mercado se encargará de dejarlo fuera.



Fabián Gómez Gutiérrez

CEO y Fundador
Frubana
34 años



16 Fabián está revolucionando la cadena de suministro tradicional para la gastronomía con la reducción de entre 5% y 20% en costos para pequeños y medianos restaurantes, generando oportunidades para productores y agricultores, quienes hacen uso de nueva tecnología para vender sus productos a clientes directos con mejores pedidos y pagos. Frubana opera en Colombia, México y Brasil, llegando a más de 75 mil comercios. A través de una app, los restaurantes pueden hacer pedidos de insumos divididos en 8 categorías, con la idea de convertirse en la “one stop shop” para el sector gastronómico.

Guillermo Bosch

Co-fundador y director de operaciones
Solvento
33 años



19 Luego de su experiencia en análisis de negocios en abastecimiento estratégico, compras y cadena de suministro y tras graduarse de la MBA en IPADE Business School, Guillermo Bosch co-fundó con Pedro Bosch la versión inicial de Solvento. En 2021 ambos decidieron combinar su experiencia y tecnología financiera/crediticia, con la de Jaime Tabachnik en la industria del transporte por carretera y logística, para construir la infraestructura de pago que utilizan todos los transportistas en Latinoamérica, actualmente consolidada como Solvento. Hoy la compañía desarrolla tecnología para ser la infraestructura de pagos de referencia en la industria del transporte en México.

Luis Alfonso Cavazos Guzmán

Director General
Fletes 3H
21 años



17 En menos de 4 años la empresa ha crecido 15 veces su parque vehicular, gracias a los estándares de servicio y atención que han logrado con industrias altamente exigentes, como la automotriz, acerera, maquiladora, minera y de carga cotenerizada. Si bien se encuentra vinculado con el autotransporte desde los 12 años, el apoyo que recibió sólo fue para romper la inercia, pero el crecimiento se adjudica a la visión empresarial impresa, junto con sus hermanos, quienes también están involucrados en esta empresa.

Jorge Andrés Aguirre Cuevas

Global Procurement Operations
Schneider Electric
26 años



20 Apasionado por la logística, desde su incursión en el campo laboral, Jorge ha obtenido buenos resultados en su área de experiencia. Desde sus inicios como interno tuvo la oportunidad de trabajar de cerca con proveedores logísticos y negociar diferentes términos de entrega en tiempo y productividad. Formó parte de la certificación para ISO28000 y OEA del Puente Colombia, colocando al puerto terrestre como el tercero en conseguirlo a nivel global. Actualmente supervisa y ejecuta iniciativas de optimización en las áreas de logística y compras, representando a la región de Norteamérica en el equipo global de ejecución y cadena de suministro en Schneider Electric.

Mario José Castillo García

Gerente General en Tampico
Grupo CICE
34 años



18 Con más de 12 años de carrera en CICE, ha desarrollado distintas funciones y áreas operativas dentro de la organización, lo que le ha permitido obtener experiencia directa con el negocio portuario. Actualmente lidera el desarrollo y operación de la Terminal de Usos Múltiples (TUM II) en el puerto de Tampico, que dará un giro a las operaciones de este puerto. “Con esfuerzo, dedicación y liderazgo he logrado llegar a los niveles más altos de la organización, marcando el camino a otros jóvenes que buscan desarrollarse e impactar de manera positiva en el sector portuario y logístico de México”.

Eduardo Narváez

CEO y co-fundador
TrackChain
28 años



21 Eduardo se describe como un emprendedor con una multiplicidad de intereses, donde destaca la logística. Su formación académica y profesional lo ha llevado a ejecutar planes de negocios e implementar las estrategias de crecimiento para TrackChain, que lanzó una primera versión a finales de 2019 enfocada a digitalizar y automatizar la asignación de carga. Hoy TrackChain está reinventando los procesos logísticos tradicionales mediante la digitalización y automatización de la gestión de envíos y adquisición de transporte, tarifas, sistemas de pago, optimización de rutas y visibilidad de la carga, consolidándose como una solución logística de extremo a extremo en un solo lugar.

Logística fuera de sincronía y cara



POR
OSIEL CRUZ PACHECO

ocruz@t21.com.mx

El autor es Director General de Grupo T21

Sígueme en Twitter

@CruzOsiel

Estos dos conceptos del encabezado son los que mejor etiquetan el escenario sobre el que se desempeñó la actividad logística en el vecino país del norte durante el año 2021.

De acuerdo con el 33 informe anual que se realiza en los Estados Unidos para el **Consejo de Profesionales de Gestión de la Cadena de Suministros (CSCMP)**, por parte de la consultora global **Kearney**, se resume que así transcurrió la logística el año pasado.

Los eslabones no estuvieron sincronizados y fueron más caros que nunca. En una actividad donde la sincronía siempre tiene que ser una constante, haberse convertido en la antítesis es por demás explícito.

“La volatilidad y la inflación definieron el panorama logístico de 2021”. Los logísticos lucharon bajo “presión extraordinaria” para realizar la entrega de bienes y, muchas veces, se trataba de materiales o medicinas para salvar vidas.

El informe, presentado los últimos días de junio pasado, confirma que la demanda en todos los modos y nodos aumentó, mientras que las personas y los activos necesarios para mover y almacenar los bienes siguieron siendo escasos.

Bajo presiones extraordinarias las diversas partes de las cadenas de suministro lucharon por reaccionar al unísono, dejando la logística desincronizada.

El factor más relevante y sensible que fueron los costos de la logística

comercial de los Estados Unidos (USBLC por sus siglas en inglés), aumentaron un 22.4% hasta significar 1.85 billones de dólares.

Esa cifra representa el 8% del Producto Interno Bruto (PIB) de los Estados Unidos que el año pasado totalizó 23 billones de dólares. También significó un salto importante respecto a 2020 cuando este indicador cayó a sólo ser el 4% del PIB.

“Como siempre, los especialistas en logística demostraron ser ingeniosos cuando las cosas se pusieron más difíciles, aunque los números sugieren que muchas de las soluciones llegaron en forma de precios mucho más altos para el suministro limitado”, subraya el informe.

Obviamente, los resultados encuentran que los márgenes de los embarcadores fueron literalmente “destripados”, mientras que los transportistas disfrutaron de márgenes más amplios, incluso en medio de niveles decrecientes de servicio. “En lugar de repensar la logística para obtener mejores resultados, la prioridad parecía ser la prisa por obtener cualquier resultado a casi cualquier precio”, señalan los autores.

El estudio si bien produce una radiografía del estatus de la logística en la Unión Americana, también busca hacia adelante explorar campos de oportunidades donde la innovación y la inversión puedan posicionar a los jugadores de logística para un éxito duradero, en vez de perfeccionar solo las habilidades para esquivar las balas.

El año pasado la logística estuvo marcada por las turbulencias asociadas con la pandemia de COVID-19 que continuaron



El año pasado la logística estuvo marcada por las turbulencias asociadas con la pandemia de COVID-19.




provocando condiciones caóticas. Los puertos obstruidos y la escasa capacidad no lograron satisfacer la creciente y, a menudo, “demanda desesperada”, relata **Kearney** en su documento.

“Las interrupciones en todas las redes logísticas destruyeron efectivamente la capacidad, ya que los barcos esperaban en los puertos. El equipo esperaba para ser descargado. Los camiones salían medio vacíos, corriendo hacia la siguiente carga mejor pagada sin tener en cuenta los viajes de regreso”.

Aún así, para los transportistas fue casi el mejor de los tiempos. Los ingresos de camiones privados o dedicados aumentaron un 39.3% a 415 mil millones de dólares. Los ingresos de los transportistas de carga completa aumentaron un 10.2% a 332 mil millones; los ingresos de los transportistas de carga fraccionada (LTL) aumentaron un 13.2% hasta los 83 mil millones de dólares; y los transportistas de paquetería aumentaron 15.2% a 134 mil 500 millones de dólares.

Esta condición de desequilibrio ha incentivado a muchos usuarios a desarrollar o expandir la creación de sus propias flotas privadas de transporte, como una alternativa más confiable y sobre todo asequible ante nuevas contingencias.

Otros modos de transporte no se quedaron atrás del transporte carretero en cuanto a su auge económico. Los ingresos de los ferrocarriles aumentaron un 18.8% hasta los 88 mil 300 millones de dólares; el flete aéreo tuvo un brinco a la altura del 19.2% a 52.7 mil millones de dólares; y el marítimo aumentó un 26.3 a 32.4 mil millones. En general todos los costos de transporte se incrementaron un 21.7% como promedio.

El aprendizaje mayor es tratar de arreglar cada actor lo que se pueda, pues la estabilidad puede o no regresar pronto. Ser resiliente y ágil, antes de enfocarse en la minimización de costos y la eficiencia. 

FVW
FERROVALLE



FERROVALLE INTERMODAL
Somos la terminal intermodal con la mayor conectividad en el corazón de México.



¿Y el seguro?



POR
JUAN ANTONIO JOSÉ

El autor es académico
aeronáutico

Me gustaría recuperar un dicho atribuible a algún alto directivo de una aerolínea, quien al responder la pregunta de ¿qué sentía al ver uno de sus aviones despegar?, apuntó que más que sentir, lo que veía era un riesgo con alas levantar el vuelo.

Nadie puede negar la importancia cualitativa y cuantitativa de la variable riesgo en toda operación aérea, administrarlos comprende buena parte de la labor de un ejecutivo del aerotransporte. Tan grandes son los montos involucrados que difícilmente recaen en una sola entidad responsable por ellos, en especial en lo que cobertura de riesgos se refiere, de ahí la existencia de figuras a nivel internacional como el reaseguro, en la que un asegurador toma total o parcialmente a su cargo un riesgo ya cubierto por otro asegurador, sin modificar lo convenido entre éste y el asegurado.

En el marco del como nunca mediático tema de la seguridad de la aviación civil en México, llamé mi atención el poco interés que ha despertado al tema de los seguros en las coberturas de los asuntos de la industria aeronáutica y el impacto negativo que los

reportes de inseguridad en las operaciones de todo tipo de aeronaves en el espacio aéreo mexicano genera en la percepción del riesgo, en el seno de las compañías aseguradoras mundiales. Sin el correspondiente seguro, en

el sentido estricto, ninguna aeronave de servicio público de pasajeros, carga o servicios especiales debería operar en cualquier lugar del planeta ¡así de sencillo!

Lo anterior, además de sorprenderme, me pone a pensar en 2 cosas: por un lado en la miopía de algunos analistas y comunicadores de no tomar en cuenta la importancia que merece todo lo que rodea al seguro en la aviación, y segundo, en la pobre cultura del seguro que existe en naciones como México en las que se menosprecia el riesgo y por ende, de manera muy lógica, también la necesidad de ampararse contra sus potenciales consecuencias.

Para fortuna de la industria, son tanto las autoridades aeronáuticas las que al exigir la existencia de un seguro adecuado a la hora de autorizar la realización de un vuelo, como algunos de los propietarios de los equipos quienes velan que los mismos sean operados amparados por las pólizas que requieren, los que le dan importancia a lo que algunos colegas de los medios han desdeñado.

Desgraciadamente el problema se agrava en algunas geografías, conforme alguien se “hace de la vista gorda” ante algún tema con la póliza que supuestamente ampara una operación y también conforme algunos operadores hacen, ya sea para no tener dicha cobertura o para minimizar su costo, que hay que reconocer puede resultar muy oneroso y más lo es al operar en espacios aéreos, ahora sí, caso de los mexicanos, en los que las cosas no andan muy bien que digamos en materia de seguridad.



Sin el correspondiente seguro, ninguna aeronave de servicio público de pasajeros, carga o servicios especiales, debería operar en cualquier lugar del planeta ¡así de sencillo!



En mi experiencia, he identificado que uno de los distribuidores con mayor experiencia en la venta de camiones y tractocamiones es Oscar Diddier Gil Garagarza, digno sucesor de uno de los pioneros en México de la comercialización de la marca Kenworth en Nuevo León y algunas otras zonas, Don Oscar Gil Martínez.

En estos tiempos de escasez de camiones nuevos, por falta de chips y otros componentes, los transportistas se han quedado más tiempo del acostumbrado con sus vehículos, por lo que le preguntamos a Oscar ¿qué buscan los clientes de los distribuidores?, y nos contesta puntualmente: *Uptime* (tiempo de actividad de las unidades) y eficiencia. Necesitan que sus equipos estén operando la mayor cantidad de tiempo y al menor costo posible, esto significa para fabricantes y distribuidores:

- El diseño del mejor camión a través de investigación y desarrollo.
- Disponibilidad de los mejores componentes en las configuraciones.
- Los asesores de ventas mejor calificados.
- El inventario de refacciones más amplio, con surtido inmediato.
- Una red de talleres de servicio presente en todas sus rutas, con técnicos del mejor nivel que reparen con calidad y prontitud.

Respecto al otro bien escaso y no menos importante, los operadores, Oscar nos comenta que transportistas, fabricantes, distribuidores y gobierno, aun sabiendo que dependen de los operadores, no han hecho lo suficiente por dignificar esta profesión, “no

¿Qué buscan los transportistas en los distribuidores de camiones?

hemos invertido suficientes recursos en capacitación y desarrollo de operadores”, reconoce y agrega: “mientras esperamos a que la tecnología de los camiones autónomos esté lista, deberemos poner más atención a la creación y la capacitación de más y mejores operadores, o este seguirá siendo un obstáculo para las economías”.

Finalmente, le pedimos a Oscar que nos comentara sobre lo que requieren los distribuidores de los fabricantes de los vehículos y es certero, “serviría tener más certeza en la programación de unidades nuevas, para poder cumplirle a nuestros clientes”, sin embargo, también reconoce que con los problemas de suministro a nivel mundial, nadie puede estar seguro de una fecha de programación.

“Tanto fabricantes como distribuidores, debemos ser receptivos y sensibles a los problemas que nuestros clientes tienen por falta de equipo y responder a sus necesidades de la manera más eficiente y rápida que podemos. Nuestro México depende de eso”, concluye Gil Garagarza. ✦



POR
GUSTAVO GARCÍA

Con más de 45 años de trayectoria, es un especialista en temas de la industria del transporte.
gustavoalonsogarcia@gmail.com

[@GustavoAGG1953](#)

Con los problemas de suministro a nivel mundial, nadie puede estar seguro de una fecha de programación.





Transporte multimodal para la eficiencia

Ante las interrupciones en la cadena de suministro, los diferentes modos de transporte deben, ahora sí, complementarse; aunque esto no es para todo, ni para todos

POR LUIS ALBERTO ZANELA / ENVIADO
 @BetoZanela

PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO.- La cadena de suministro como se conocía antes de la pandemia por COVID-19 hoy no existe. Factores globales han propiciado que en la actualidad haya retrasos tanto en las cadenas productivas, como en las entregas de productos; donde si bien el transporte marítimo, que mueve más del 80% de las mercancías a nivel mundial ha sido protagonista, los otros medios de transporte también han abonado.

Bajo este escenario, el transporte multimodal debe tomar mayor relevancia para reducir los impactos de las interrupciones en la cadena logística, donde existe inestabilidad en los itinerarios de los bu-

ques; congestión en puertos; saturación de terminales intermodales e interiores; escasez de camiones y operadores; y, falta de equipo ferroviario, entre otras afectaciones. Esto aunado a los altos inventarios que mantienen algunas empresas como resultado de planeaciones logísticas deficientes ante la incertidumbre y cambios en hábitos de consumo.

En México, especialistas del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) han enfatizado desde hace por lo menos 15 años en la necesidad de contemplar diferentes modos de transporte para la distribución nacional, que actualmente se concentra en alrededor del 60% en el autotransporte y cuya actividad mantiene un déficit de por lo menos 54 mil operadores, de acuerdo con Ramón Medrano, presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar).

Al participar en el 22 Foro Nacional del Transporte de Mercancías, organizado



por la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), Medrano señaló esta problemática como una de las principales que enfrenta el sector; algo en lo que concordó Miguel Ángel Bres, director general de TDR Soluciones Logísticas, quien señaló que la inseguridad en las carreteras es el principal obstáculo para llenar ese vacío que existe en operadores de camiones.

En este contexto, la ANTP incluyó en el Foro el panel “El transporte multimodal como detonador del desarrollo logístico en México”, donde especialistas abordaron la integración de los diferentes modos de transporte desde una óptica no solo de eficiencia ante las disrupciones en la cadena de suministro, sino tomando en cuenta la disminución de emisiones contaminantes, los avances tecnológicos, la facilitación del comercio y el desarrollo de infraestructura, desde la óptica de Francisco Kim, vicepresidente del Sector Multimodal en ANTP y moderador del panel.

SOLUCIÓN INTEGRAL

Jorge Monzalvo, director de Experiencia del Cliente para Maersk México y Centroamérica, ejemplificó que antes de la pandemia, un embarque marítimo de Asia a América tardaba entre 40 y 50 días, pero ahora puede tomar hasta 120 días de origen a destino. “Los usuarios tienen la percepción de que no hay barcos o contenedores. Estamos moviendo la

misma carga, pero el equipo tarda el doble en quedar disponible para el siguiente embarque”.

Con este panorama, dijo que debe existir mayor versatilidad en la cadena de suministro, toda vez que la pandemia la empeoró y no es que ahora exista falta de capacidad marítima o de contenedores sino que todo lo que sucede fuera de los puertos, que están saturados, abona a los retrasos. De este modo, Monzalvo aseguró que se debe fomentar el transporte multimodal, pero desde un punto de vista sustentable, con 4 parámetros específicos: electrificación, automatización, conectividad digital y economía circular.



No obstante, enfatizó que debe haber un análisis para cada carga. “El multimodal no es para todos y para todo tipo de carga, sino que hay que analizar el flujo de mercancías, tiempos, proveedores, clientes, productos y destinos. Para la industria automotriz, retail, textiles, todas diferentes; incluso cada cliente seguro tiene ese producto que se pueda acoplar a diferentes tiempos de tránsito y eso es revisar, ser más específicos y detallados en la modalidad de transporte”, dijo.

Para equilibrar y abonar el multimodal, Marisa Abarca, directora ejecutiva de Proyectos Prioritarios Marítimo Portuarios, de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, expuso que esta entidad fomenta el cabotaje y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) con Estados Unidos y Centroamérica, por lo que trabaja también en lograr un transporte más sostenible, a través de una nueva ley de marina mercante, actualización normativa, modernización de infraestructura y estrategias de descarbonización.

Resaltó los trabajos que realiza el gobierno para modernizar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), que se proyecta como una plataforma logística que permitirá la intermodalidad con comunicación bioceánica generando oportunidades para ambos litorales; así como el desarrollo de 10 polos in-

“

El multimodal no es para todos y para todo tipo de carga”

Jorge Monzalvo



dustriales. Y pese a que solo 10 puertos del país tienen conexión ferroviaria, sostuvo que se trabaja en mejorar estas conexiones para una mayor eficiencia.

Por su parte, Francisco Fabila, director general de Ferrovalle, puso énfasis en la integración de diferentes modos de transporte a través de esta terminal intermodal, la más grande del país, la cual atiende 5 corredores intermodales coadyuvando al desarrollo de contenedores de los puertos; además del manejo de mercancías como granel agrícola, químicos, petroquímicos y automotriz, entre otras.

En ese sentido, abundó que Ferrovalle es un punto logístico estratégico también para el auto-transporte, ya que a diario alrededor de 60 ferrocarriles se operan en la terminal, con lo que pueden desplazarse hasta 600 camiones diarios para los recorridos de última milla.

Alex Theissen, presidente de ANTP, recordó que el foro se desarrolló bajo el lema “Movilidad resiliente y sostenible para México”, buscando que la logística y el transporte se adapten a la adversidad y que sean configurables a la complementariedad, bajo un enfoque de seguridad, sustentabilidad y equilibrio en favor de la sociedad; por ello se agregó este panel en el que se habló del aporte al desarrollo logístico del país.





19 AÑOS

RECORRIENDO EL CAMINO

JUNTOS



Somos la pieza clave

 **Setramex®**



Movilidad sostenible y resiliente, ¿cómo hacerlo?

POR DIDIER RAMÍREZ TORRES / ENVIADO
@DidierRT

PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO.- La logística y el transporte enfrentan un contexto sumamente complejo, las condiciones de operación en conjunto con la situación económica inciden en este escenario, a lo que se debe agregar los temas de regulación en los 3 niveles de gobierno.

En el marco del 22 Foro Nacional del Transporte de Mercancías de la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP), el eje central de las mesas fue precisamente la sostenibilidad y resiliencia de la movilidad.

En este terreno, se deben orientar que las medidas de regulación se generen con base en

la evidencia científica, con datos, y en ese terreno, “hay evidencia científica de que el full (doble remolque articulado) es más seguro, lo que se debe analizar es la medida correcta para regularlos con precisión y eficacia”, consideró Miguel Ángel García, vicepresidente de Relaciones Institucionales de ANTP.

En ese terreno de la resiliencia, el senador morenista Eli Cervantes recordó que en la discusión de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial el transporte y la logística estaban en el último escaño en la pirámide de movilidad, y se logró modificar para estar un escalón arriba.

Al respecto del full, el legislador precisó que “he impulsado que el doble remolque continúe, con la información que debe ser contemplada sobre sus resultados, en vez de prohibirlos. El full se puede regular para que ustedes no pierdan, y a la sociedad no le genere mayor gasto”, enfatizó el senador Eli Cervantes.

COHERENTES CON EL AMBIENTE

Un tema que también se abordó en el marco del Foro de ANTP, fue el de sustentabilidad y la incorporación de fuentes de energía menos contaminantes o prescindiendo de combustibles fósiles.

“Debemos hacer un *double ckeck* para la incorporación de vehículos eléctricos, pueden ser sustentables, pero no sostenibles”, aseveró Manuel Rodríguez Arregui, CEO de Ainda, Energía & Infraestructura.

La aseveración se orienta a tener que evaluar los temas de infraestructura y abastecimiento de energía, de donde se desprende que no siempre se garantiza que este tipo de proyectos realmente garanticen una reducción en emisiones.

En la misma dinámica, Miguel Elizalde, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), expresó que México debe trabajar en la transición energética para mantener el liderazgo en manufactura. ♦



STI fortalece infraestructura para transporte especializado

Para esta división dispone de más de 200 tractocamiones para atender clientes en diversas regiones del país.

POR REDACCIÓN T21
@GrupoT21

Por más de 3 décadas Super Transporte Internacional (STI) ha desarrollado un *expertise* en el manejo de mercancías de exceso de dimensiones y sobrepeso, tanto en el territorio nacional como en el intercambio comercial con Estados Unidos y Canadá con servicios puerta a puerta.

STI se ha convertido en un referente en transporte especializado al ser pionero en los temas de innovación, tecnología y modernidad bajo una filosofía de calidad, “con un objetivo hacia la satisfacción de nuestros clientes y la seguridad”, comentó Felipe Gaytán Palomo, director general de Grupo STI.

En este mercado, STI ha resultado un instrumento esencial en la cadena de suministros para el abastecimiento de materiales para las industrias eléctrica, automotriz, manufactura, entre otros que se ubica en áreas como Nuevo León, San Luis Potosí, Veracruz, Toluca, Silao y Querétaro.

“Nuestra aportación de valor influye en el cre-

cimiento económico y el impulso también hacia nuestros clientes, colaboradores y nuestro principal elemento, los operadores”, enfatizó Gaytán Palomo.

Para fortalecer su estrategia a este mercado, STI incorporó 4 nuevos tractocamiones Kenworth T880, que cuentan con una tecnología avanzada de 4 ejes, transmisión que favorece un bajo consumo de combustible y motor Cummins X15 que cumple con la norma de emisiones Euro 5.

“Lo que se busca con estas unidades es incrementar el peso y dimensiones que movilizamos con los servicios especializados, con un enfoque de eficiencia, y que acoplado con los equipos de arrastre que tenemos, trabajamos en soluciones innovadoras y eficientes a nuestros clientes”, abundó Ángel Hernández, director general adjunto.

Parte del *expertise* desarrollado por STI para este mercado es la consolidación de la infraestructura, que actualmente destina una flota exclusiva de más de 200 tractocamiones, que se ha construido para atender a una industria ávida de crecimientos y evolución constante.

“La renovación ofrece un valor de mercado principalmente hacia nuestros clientes y operadores, en primera parte por el compromiso de un servicio eficiente y con recursos de última tecnología y, por otra parte, para brindarle a nuestros operadores unidades con las más óptimas condiciones para su uso”, describió Felipe Gaytán.





the
LOGISTICS
WORLD

SUMMIT
& EXPO | 20
22

17-18 AGOSTO
Centro Citibanamex • Ciudad de México

La Exposición de Logística, Comercio Exterior y Carga de México

Contamos contigo

Para intercambiar las mejores prácticas, experiencias e innovaciones logísticas de la mejor forma: cara a cara.



DESCUBRE:

- Más de 350 proveedores de productos, servicios y tecnología de logística, comercio exterior y carga
- Capacítate en nuestras más de 45 conferencias gratuitas Logistics Talks
- Networking con tus colegas de la industria
- ¡NUEVO! Pabellón de Comercio Exterior y Carga – un espacio creado en conjunto con ANIERM integrado por: prooveduría, conferencias y mesas de asesoramiento

Regístrate en la web y asiste sin costo
expo.thelogisticsworld.com

✉ evento@tlwexpo.mx | ☎ (+52) 55 8920 2537 | 📞 (+52) 55 2723 2470

SÍGUENOS





UNYC, impulso para el crecimiento de Grupo Nor y Caribe

La incorporación de nuevos perfiles está orientado a fortalecer todas las posiciones que se requieren en el grupo.

POR REDACCIÓN T21
 @GrupoT21

En 2020 Grupo Nor y Caribe (Grupo NyC) se ubicó en el Top 10 del Autotransporte a nivel nacional, con un claro objetivo de mantener un avance constante, y en donde los esfuerzos se orientan además de la adecuada infraestructura, en la generación del capital humano calificado, pero sobre todo con los valores alienados a la ideología del grupo.

Con esa percepción, arrancó la Universidad Nor y Caribe (UNYC), misma que además de ser el semillero de operadores profesionales para las actividades del grupo, tiene por objetivo generar conciencia de la relevancia de esta actividad para toda la sociedad, “dignificar la profesión, agradecer a nuestros operadores del Grupo”, destaca Luis Morales, CEO de Grupo NyC.

El arranque de este año contempló un mayor compromiso por parte del buró directivo, pues se sumaron diversos perfiles como operadores para cruce internacional, mecánicos y carroceros. “Diversificamos los operadores para patio, locales, carretera-sencillo y carretera-full”, agrega Morales.

En 2022 se tiene el objetivo de tener 320 egresados de la UNYC, y el avance en primer semestre es satisfactorio, con 180 alumnos egresados.

“La UNYC es un aliado estratégico para la cobertura de las plantillas y sostener el crecimiento del grupo. Estamos sumamente comprometidos con el país y con la industria para seguir formando profesionales, no solamente en competencias técnicas sino también humanos, emocionales y persona-



INSTALACIONES UNYC

- Dormitorios con capacidad para 100 personas
- 1 macroaula
- 4 aulas audiovisuales
- Comedor
- Lavandería
- Áreas de descanso y esparcimiento
- 10 tratocamiones
- 6 semirremolques
- Oficinas de rectoría y administrativas
- Patio de maniobras

les para la dignificación de la profesión. La calidez humana en nuestros egresados impulsa en el crecimiento y desarrollo para el Grupo y el país”, enfatiza Julio García, Director corporativo de Capital Humano de Grupo NyC.

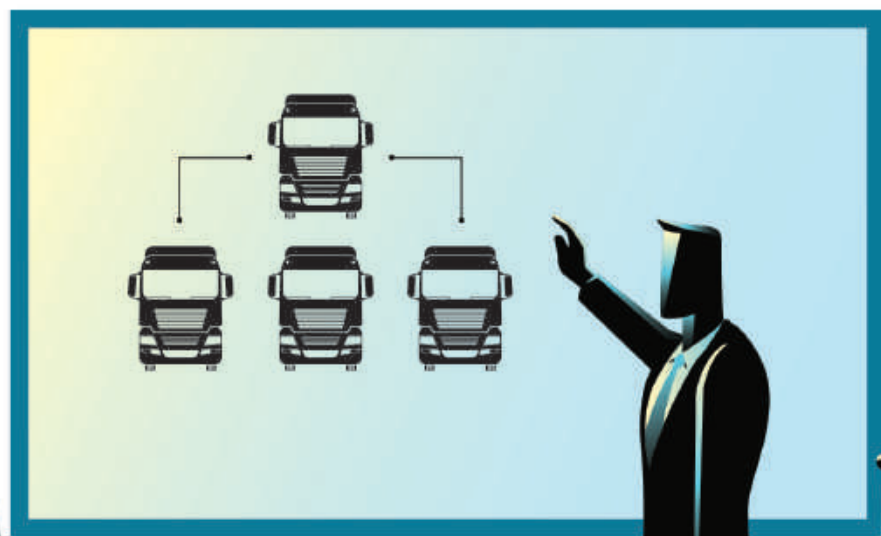
La UNYC cuenta con más de 20 instructores altamente capacitados para campo y teóricos, que contribuyen a generar un aproximado de 30 operadores por mes que se incorporan directamente a las empresas del Grupo.

“Actualmente la UNYC es uno de los proyectos más estratégicos de Grupo NyC ya que garantiza la cobertura de las plantillas por medio de la proveeduría de personal certificado, generando empleos y capacitación continua en todos los ámbitos formativos como lo son: trato humanista, competencias técnicas y desarrollo profesional, formando diversas posiciones claves para nuestro negocio”, puntualiza Valerio Dallemese, Rector de la UNYC.

Gobierno corporativo, pendiente en el autotransporte

La transición de empresas familiares a instituciones con gobierno corporativo es el camino a la profesionalización. Entre los beneficios destaca la continuidad del negocio y que la compañía adquiera madurez desvinculada del fundador.

POR ELIZABETH DÍAZ NAVARRETE
[@Liznomas](#)





En la actualidad menos del 10% de las empresas de autotransporte operan como instituciones con gobierno corporativo, según estimaciones de Luis Burgueño, socio del despacho Von Wobeser y Sierra y especialista en Gobierno Corporativo.

Al cierre de 2020, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) contabilizó un total de 184 mil 774 permisionarios, de los cuales, solo 0.6% son empresas grandes; es decir, mil 181 cuentan con más de 100 unidades.

La transición de empresas familiares a instituciones bajo este esquema es el paso pendiente de la industria del autotransporte nacional para profesionalizarse.

Si bien el cambio se antoja largo y costoso, el resultado es favorable: tener compañías que sean sostenibles y se fortalezcan no sólo para garantizar su continuidad, sino también para robustecer uno de los sectores productivos más importantes para el país, mismo que en 2020 aportó 559 mil 394 millones de pesos del Producto Interno Bruto (PIB) lo que representó un 3.3% de la econo-

Estructura empresarial del autotransporte (2020)

Tipo de Empresa	Estrato en Unidades	Número de Empresas	%	Número de Vehículos	%
Hombre Camión	1 a 5	150,512	81.5	274,937	24.0
Pequeña	6 a 30	29,328	15.9	339,106	29.6
Mediana	31 a 100	3,753	2.0	190,602	16.7
Grande	más de 100	1,181	0.6	339,295	29.7
Total		184,774	100.0	1,143,940	100.0

Fuente: Estadística Básica del Autotransporte Federal, DGAF-SICT.

mía nacional, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

Uno de los beneficios de la transición es que la empresa logre una madurez desvinculada del fundador, destaca Gilberto Palomares, director general de Transportes Pitic.

“Muchas veces el fundador es director general y presidente del Consejo, que puede ser una persona muy capaz y talentosa, pero no deja de ser la óptica de una sola persona bajo la cual opera la empresa. Con un gobierno corporativo se amplía la visión del negocio, se obtienen nuevas capacidades y las decisiones son tomadas en forma colegiada, por un Consejo de Administración y consejeros externos, con base en información, esto enriquece el negocio y las partes interesadas de la organización se ven beneficiadas”, anota.

Otra ventaja es la transparencia en las operaciones y en la información financiera, abunda Alberto Torrijos, socio líder de la Industria Automotriz en Deloitte Spanish Latin America.

Aunado a lo anterior, también favorece la identificación de necesidades y responsabilidades de los socios e integrantes de la familia, evitando tomar decisiones con base en emociones, sino enfocarlo en resultados, advierte Diego Anchustegui, director comercial de Transportes EASO.



Entre los entrevistados, elementos como la toma de decisiones asertivas, con claridad y homologación de criterios se traduce en generar confianza en la dirección de la empresa. A esto debe sumar la rendición de cuentas que esté alienado a mejorar el desempeño de las organizaciones.

De esta manera se pueden enfrentar eventos importantes como adquisiciones de infraestructura o temas de planeación, lo que se permite a través de una protocolización del Consejo.

Cada una de las empresas familiares que ha evolucionado a gobiernos corporativos se ha enfrentado a diversos retos, como son el establecer reglas claras, construir una visión a futuro de la compañía, cambio de cultura en la organización, adoptar un diseño organizacional y de gobierno corporativo que sea adecuado para su situación particular y encontrar un punto de equilibrio en la supervisión del consejo y la dirección general.

Los retos que se presentan para lograr una implementación exitosa en gobierno corporativo requieren de compromiso, constancia y paciencia, y precisamente esta última es el reto más interesante, precisa Marco López, socio de LOGU.

1,181
Número
de empresas grandes
en el sector de
autotransportes o 0.6%
del total nacional.

“Que los dueños de las empresas entiendan que el cambio tiene que ser paso a paso, con base en una reingeniería de procesos, para obtener resultados a mediano y largo plazo”, puntualiza Gerardo Jiménez, director general de Autotransportes Pilot.

Para Gilberto Palomares el riesgo de no institucionalizar las empresas es alto. Uno de ellos es quedarse anclado a las capacidades de una sola persona, “la empresa se limita a la capacidad del fundador o del dueño, en cambio, cuando se institucionaliza, se amplían estas capacidades y la empresa toma vida propia porque ya no depende de una persona. Y claro, no olvidemos el costo de oportunidad que es incuantificable”.

Desde su experiencia, Marco López, asesor de Pilot en Gobierno Corporativo, comparte que uno de los riesgos más importantes es la continuidad del negocio y esta tiene 2 vertientes: la construcción de acuerdos entre socios (protocolos) y profesionalizar la dirección general.

Para lo anterior, es fundamental en la integración de un gobierno corporativo y conformación del Consejo de Administración, se elijan a las personas





ideales, no sólo a los amigos o compadres, expone Anchustegui.

Como especialista en la materia, Luis Burgueño comparte algunas estrategias para que las empresas de autotransporte familiares comiencen el camino hacia instituciones con gobierno corporativo. “El convencimiento es el primer paso, lo siguiente es definir el papel y la composición del Consejo de Administración, es importante que si se tiene consejeros estos sean escuchados y se confíe en ellos”.

A su vez, se tiene que establecer una iniciativa de transformación institucional desde la cabeza de la compañía, e instituir mejores prácticas corporativas en la organización. “Se deben formalizar las ideas, reglamentos y códigos, de la mano de un líder que idealmente tiene



Usuarios ^{ANTP} del transporte de carga

Alex Theissen Long
Presidente de la Mesa Directiva

Leonardo Gómez Vargas
Presidente Ejecutivo

Los integrantes de la **Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP), Usuarios del Transporte**, y su mesa directiva, extendemos una felicitación a todo el equipo de

GRUPO
T21

que alcanzan **23 años** de un recorrido profesional, en el que han mostrado un compromiso con la veracidad y con impulsar esta industria que es tan relevante para la economía. Deseamos que se mantenga en esa dinámica. ¡Enhorabuena!

Agosto, 2022.



que ser externo a la familia. Para evitar el fracaso debe existir una alineación de expectativas entre los ejecutivos familiares para evitar la toma de decisiones de forma unilateral”, enfatiza Alberto Torrijos.

INSTITUCIONALIZACIÓN

Es claro que entre más profesionales se hagan los negocios y estén mejor planeados con una estrategia robusta, tienen más posibilidad de ser exitosos; de lo contrario, se pone en riesgo la mejora del servicio y los beneficios para el consumidor final.

“Las empresas tienen que ir evolucionando, llega un momento en el que ya no te alcanza con las capacidades de emprendedor y tienes que llevar temas de administración más sofisticados, sobre todo hablando de nuestro sector que está muy competido”, considera Gilberto Palomares.

La lenta transición a instituciones con gobierno corporativo no necesariamente pone en riesgo al sector, pero sí podría poner en riesgo la transformación que se busca hacer en la industria del transporte nacional.

“Tenemos que implementar las mejores prácticas administrativas y tecnológicas, además de destinar inversiones para hacer frente a las exigencias del mercado”, enfatiza Gerardo Jiménez.

No obstante, para Diego Anchustegui la falta de la institucionalización generalizada en las empresas de autotransporte incide de manera directa en la profesionalización del mercado.

TROPIEZO NO ES FRACASO

En 2017, Servicios de Entrega de Paquetería (Entrega), empresa liderada por Eduardo González Kennedy inició un proceso de institucionalización. Para 2018 creó un Consejo de Administración y designa un director general que no era parte de la familia; sin embargo, hacia finales de año detuvieron el proyecto, pues este no resultó exitoso. A pesar del tropiezo, la compañía retomó el proceso en 2021.

“Contratamos a otra firma que nos ayudó con el protocolo familiar y la institucionalización de la empresa, cambiamos el Consejo de Administración con



gente externa experta, colocamos a un director general adjunto y cambiamos al director comercial; actualmente tenemos diversos comités y contamos con un área de auditoría. Aprendimos de lo que falló en 2018 y en 2022 ya estamos nuevamente en la transición”, comenta el director general de En-trega.

Para que el paso de una empresa familiar a una estructura de gobierno corporativo sea exitoso, es importante que los colaboradores estén convencidos del cambio y que este sea gradual, para dar tiempo a que tanto los colaboradores hagan equipo con el nuevo director, como él haga equipo con ellos, “un consejo que les puedo dar a las empresas de transporte que buscan este

“ Es complicado hacer el cambio, nosotros fracasamos, pero no por eso no lo vamos a volver a intentar”

Eduardo González

cambio es que no tengan prisa, ser impacientes es un error”, comparte.

Entre las enseñanzas obtenidas está la mejor integración del Consejo, comités, departamentos como el de auditoría, mejores y mayores controles. “Todo el proceso nos llevó a saber que para dar el paso se tiene que hacer en el momento adecuado”, expresa Eduardo González.

En su perspectiva, el tránsito a gobiernos corporativos es el futuro de las empresas para profesionalizar al sector. “Es complicado hacer el cambio, nosotros fracasamos, pero no por eso no lo vamos a volver a intentar y si fracasamos lo haremos de nuevo, porque la institucionalización es el futuro de la organización”, destaca. ♦



www.tmultimod.com.mx

TRANSPORTE MULTIMODAL, S,A, DE C.V. INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Benjamín Franklin No. 204 2do piso, Col. Escandón, México D.F., C.P. 11800

Tels.: (55) 509175 72-73, 74, 75, 76, y 77

Oficinas

- Veracruz •Lázaro Cárdenas •San Luis Potosí
- Altamira •Guadalajara •Laredo, Tx
- Manzanillo •Monterrey •San Diego, Calif.

- Reexpedición y consolidación de carga internacional
- FCL y LCL
- Carga consolidada de Hong Kong, Taiwan y Korea
- Buyer consol y multiconsolidaciones regionales
- Sistema de rastreo de embarques en línea
- Red mundial de Agentes





Impresoras 3D, el futuro de las autopartes

México ocupa el cuarto puesto a nivel mundial en producción de autopartes, por lo que esta industria se podría beneficiar con el uso de impresoras 3D, reduciendo costos y tiempos.

POR JENNIFER GALINDO
[@jenna_GH_](#)

La industria automotriz es uno de los sectores más importantes de la economía y manufactura de México, que poco a poco se recupera de los estragos de la pandemia por COVID-19; de modo que el país se ha mantenido como uno de los mayores productores y exportadores de vehículos en el mundo, pues en 2021, de acuerdo con Statista, México produjo 3 millones 145 mil 700 autos, lo que lo pone en el séptimo sitio mundial.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) reportó un alza de 3.9% en la producción de vehículos durante el primer semestre de 2022 con 1 millón 661 mil 346 unidades, frente a 1 millón 598 mil 592 del mismo periodo del año anterior, por lo que se prevé un cierre de año con cifras positivas.

En específico, en la industria de autopartes México subió un puesto en el cierre de 2021 y se colocó por encima de Alemania en el cuarto puesto mundial, por debajo de China, Estados Unidos y Japón. Esto, debido a que México cerró 2021 con una fabricación superior a 95 mil millones de dólares (mdd), abriendo una brecha con Alemania, que tuvo una fabricación de 88 mil mdd, de acuerdo con Alberto Bustamante, director general de la Industria Nacional de Autopartes (INA), que además pronosticó un prometedor panorama para el cierre de este año.

“Lo que pronosticamos para el cierre de este 2022 en México es una fabricación de 102 mil mdd y para Alemania alre-



dedor de 94 mil mdd, hay cada día más una brecha (entre ambos países), con pronósticos muy alentadores de crecimiento para los siguientes años”, señala en entrevista con T21.

IMPULSO A LA INDUSTRIA

Como en todas las industrias, las cadenas de valor poco a poco van requiriendo de más avances tecnológicos. En este sentido, el uso de impresoras 3D en la industria automotriz es un impulso para la producción de autopartes, sobre todo para quienes necesitan una pieza específica o que quieran personalizar la pieza en estampado o material, por mencionar algunas especificaciones.

El directivo de la INA comenta que actualmente esta tecnología se utiliza en casos de emergencia como piezas de repuesto o de las que ya no existe un molde, y destaca que

+95 mil mdd

Valor de la producción de autopartes en México en 2021.



La Asociación de Terminales y Operadores Portuarios (ATOP) extiende una sincera felicitación a



con motivo de su **23 Aniversario**.

Reconocemos la constante labor de todo el equipo de profesionales que día con día nos informa puntual y oportunamente sobre el acontecer del sector marítimo-portuario y la logística a nivel nacional e internacional.

¡Enhorabuena y que sigan los éxitos!

Agosto 2022



nes de la misma; sin embargo, con base en lo que hemos visto en distintas industrias la reducción en tiempo es de más del 50% y en costos ronda el 70%”.

“Este tipo de integración en el flujo de trabajo hace que los proyectistas y todos los que participen en la cadena, puedan hacer una o 10 piezas de manera mucho más rápida en vez de tener que mandarla a un centro de mecanizado”, abunda a T21.

Si bien aún no existen líneas de producción que utilicen totalmente estas herramientas, en algunos países, como Estados Unidos, las armadoras comienzan a utilizarlas más comúnmente, por lo que en el futuro la industria automotriz podría beneficiarse con esta tecnología.

“Hemos visto que las armadoras grandes, de las marcas más reconocidas en Estados Unidos, ya se acercan a esta tecnología de manufactura aditiva con máquinas industriales; claro, su presupuesto es diferente de lo que tenemos en Latinoamérica”, acota Rosales.

Además, las impresoras 3D cada vez van mejorando, sobre todo en cuanto a materiales de impresión, pues actualmente se puede imprimir desde termoplásticos, fibra de carbono, incluso, metal, resalta el directivo de MakerBot.

Un ejemplo del uso de esta tecnología es la empresa de diseño e ingeniería CALLUM, que utilizó la MakerBot METHOD X para la producción interna rápida de bajo volumen de piezas a la medida para su Aston Martin CALLUM Vanquish 25 de edición limitada, asegurando que esta impresora les trajo beneficios, como poder pasar de un boceto a una pieza desde una oficina.

“Esta impresora nos permite entregar prototipos muy rápidamente y son componentes reales. El costo es muy bajo y no hay límite para lo que estaremos imprimiendo”, destaca Adam Donfrancesco, director de Ingeniería de CALLUM.

Por ahora no se puede hacer una estimación del tiempo de impresión, ya que este depende de las especificaciones de cada autoparte o herramienta, pero esto impulsaría a la industria con producciones más ágiles y menos costosas.

la importancia de las impresoras es que, en caso de que se llegaran a posicionar como una forma de fabricación masiva, eliminarían el uso de los moldes, que es uno de los mayores gastos dentro de la producción de autopartes, además de otros procesos de producción

“Lo que te van a dar las impresoras es eliminar los moldes, eliminar tiempos, eliminar costos, porque ya no se va a requerir una línea de producción como lo es actualmente, un molde y a partir de ese molde, el vaciado de cualquier materia prima; es decir, van a eliminar procesos productivos, como por ejemplo hacer estampado”, puntualiza.

Por ello, Alberto Bustamante apunta a que se debe seguir de cerca esta tecnología en los próximos 10 años, pues se vislumbra un futuro prometedor con impresiones 3D para la fabricación masiva de autopartes.

Felipe Rosales, director de MakerBot para México y Latinoamérica, empresa de manufactura aditiva de equipos de escritorio, concuerda con que las impresoras 3D impactan positivamente en los ciclos productivos y creativos de las armadoras, ya que se pueden ocupar tanto para crear autopartes, como para crear piezas a la medida, darle pie a la personalización e hiperpersonalización de vehículos; o, incluso, para crear una herramienta necesaria para el proceso productivo.

Aunque la inversión en esta solución ronda los 8 mil dólares, las impresoras 3D se visualizan como la tecnología del futuro que impulsará la industria, ya que reducen costos y tiempos de producción, de acuerdo con Rosales, aunque “dependerá de la complejidad de la pieza y sobre todo de las especificacio-

“ Hemos visto que las armadoras grandes, de las marcas más reconocidas en Estados Unidos, ya se acercan a esta tecnología”

Felipe Rosales



MT Noroeste, a bordo inclusión y dignificación

TIJUANA, BC.- La región noroeste del país es relevante en la actividad comercial entre México y Estados Unidos, al contar con el segundo puerto fronterizo más importante, Otay Mesa - Tijuana. Al tiempo, de acuerdo con registros oficiales se tiene el 8% del parque vehicular de tractocamiones del servicio público federal.

Para apoyar esta importante actividad, después de 2 ediciones en Nuevo Laredo, Tamaulipas, ahora se efectuó el MT Noroeste Tijuana 2022, en donde se dieron cita 69 operadores que participaron en una ronda eliminatoria, para dar paso al round final.

En esta edición participó por primera ocasión una mujer, y con ello se impulsa la inclusión, al tiempo de favorecer la dignificación de esta activi-

dad que es tan relevante para la economía, consideró Israel Delgado, vicepresidente de la región noroeste de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar).

Los ganadores de esta edición fueron: en 1er lugar Gabryel Galaviz de Transmex, con un tiempo de 03:34:23 mins.; 2º lugar Víctor Sotelo de Bali Express Services 03:49:23 mins.; 3er lugar Omar López Palafox de Transportes de Carga Santoyo 04:07:82 mins.

Por Didier Ramírez



**La Cámara Mexicana de la Industria
del Transporte Marítimo (Cameintram)**

Envía una sincera felicitación a

**GRUPO
T21**

Por su 23 Aniversario.

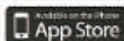
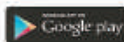
Hacemos extensivo el reconocimiento a todo el equipo de profesionales que hacen posible que T21 informe veraz y oportunamente los sucesos más relevantes de la industria marítima y de la logística. Deseamos que su labor perdure muchos años más.

¡Felicidades!





PRESENTAMOS NUESTRA **PÁGINA WEB Y APLICACIÓN MOVIL**



Conoce a detalle de nuestros servicios en transporte y logística, así como el estado de tu mercancía desde tu celular o computadora.



Inauguración del primer *showroom* FAW CMM en Guadalajara con vehículos de carga 100% ecológicos de alta tecnología

FAW es uno de los fabricantes de vehículos más grande del planeta y llega a México con una oferta de productos de alta tecnología de movilidad sustentable, desde 1 tonelada hasta 100 toneladas con opciones a gas y 100% eléctricas. Sin duda, FAW se convertirá en la marca con mejor relación calidad/precio del mercado mexicano.

FAW CMM es una empresa basada en Guadalajara, Jalisco, la cual ensambla y distribuye las unidades de carga FAW en territorio nacional, por lo que son unidades hechas en México respaldadas con la más alta tecnología asiática.

Para la atención de sus clientes, FAW CMM inaugura su *showroom* en Guadalajara, al mismo tiempo que anuncia su red de distribución y soporte en el Pacífico mexicano.

Esta red la conforman 7 puntos de atención al cliente: agencia completa en Tlaquepaque, Jalisco, *showroom* en Zapopan, Jalisco, agencia completa en Zamora, Michoacán, agencia completa en Lagos de Moreno, Jalisco, servicio y venta de unidad en Los Mochis, *site* de ensamble en Culiacán, y el más importante: centro de partes PDC en Tlaquepaque, Jalisco, el cual distribuirá refacciones a lo largo del país, asegurando la postventa de la marca.

La inauguración contó con la presencia de invitado de honor de Ramón Medrano, presidente nacional de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), Julio Mora, delegado de Canacar Jalisco, José Antonio Rivas, vicepresidente de Canacar Jalisco, Leonardo Gómez, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) y Arturo Cadena de la Cooperativa Alemana GIZ.

Los asistentes tuvieron la oportunidad de ver y probar la gama completa de productos FAW, así como su modelo de alta gama para vehículos pesados: el J7.

El FAW J7 es un vehículo multipremiado por su alta calidad y desempeño y cuenta con tecnología de autonomía de punta desarrollada por la empresa PlusDrive de Silicon Valley, California, la cual cuenta con más de mil unidades vendidas para empresas tecnológicas de la talla de Amazon en Estados Unidos.

project44,

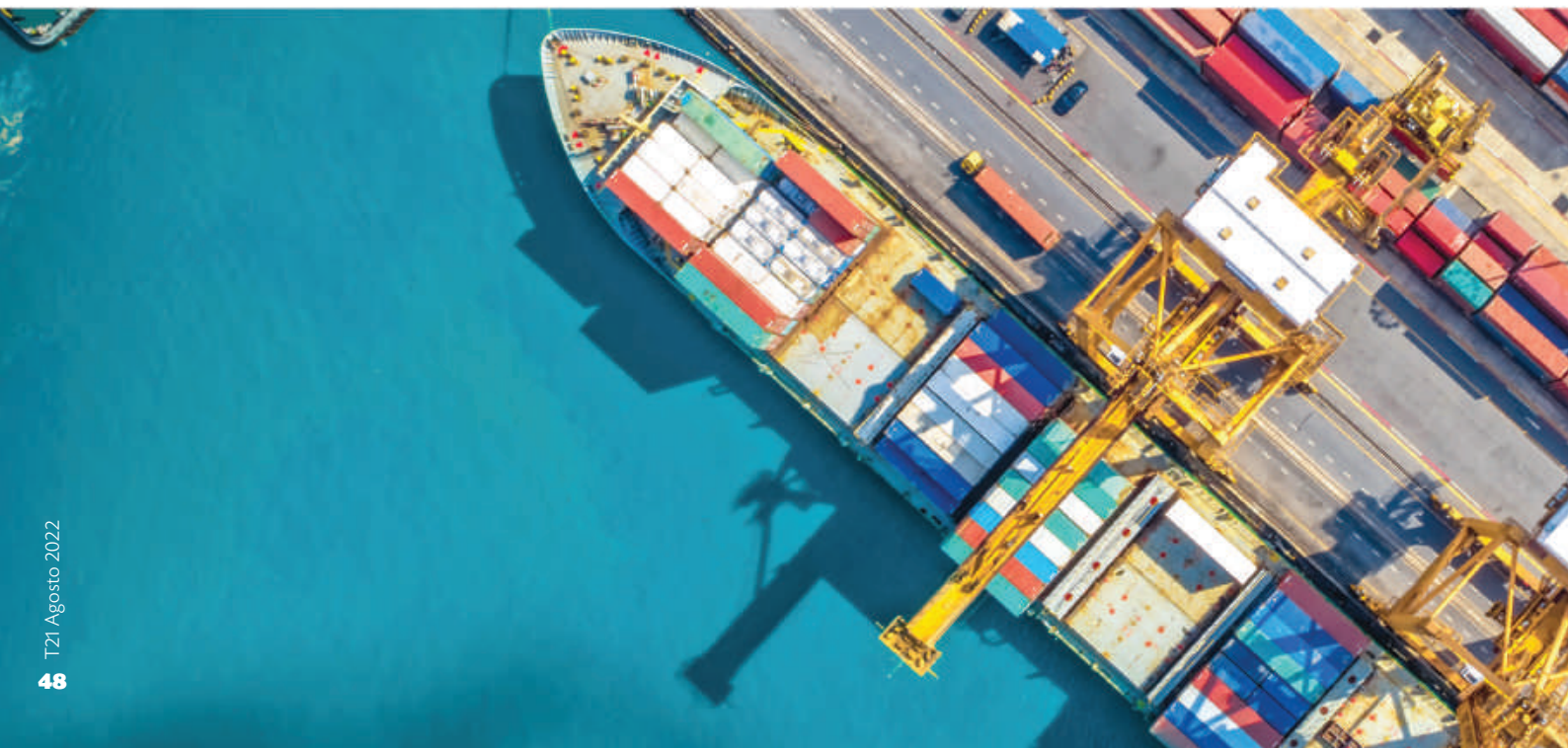
una plataforma global multimodal de visibilidad de transporte en tiempo real

Esta compañía ha desarrollado una plataforma capaz de proveer visibilidad en tiempo real, de punta a punta, en el transporte para la cadena de suministro. Esto se logra procesando datos de la más alta calidad, habilitando la oportuna toma de decisiones ante los retos actuales y futuros.

POR REDACCIÓN T21
[@GrupoT21](#)

La plataforma de project44, nombrada líder en el Cuadrante Mágico de Gartner 2022 de plataformas de visibilidad de transporte en tiempo real por segundo año consecutivo, permite tener un incremento de asertividad en un ETA de un 50% a un 90%, con lo que las empresas pueden hacer una mejor planeación con sus sistemas logísticos. Contar con este tipo de visibilidad te ayuda para que esos otros sistemas puedan planear acorde a esa fecha compromiso de entrega.

Una de las grandes lecciones de los últimos años es que lo único constante es la incertidumbre y la volatilidad generada en las cadenas de suministro por los eventos globales como lo son: múltiples obstáculos -como cierres nacionales (*lockdowns*), desequilibrios en la disponibilidad de contenedores y un





incremento sin precedentes en los precios de los fle-
tes-, que han complicado los movimientos internacio-
nales de materias primas o productos terminados.

“En la agenda actual de los equipos de lide-
razgo de las organizaciones encontramos dentro de
sus prioridades, estrategias para acelerar la digita-
lización de las cadenas de suministro, buscando ha-
bilitar sus capacidades cognitivas, predictivas,
prescriptivas y autónomas”, asegura Luis González
Patiño, líder de expansión del negocio en México y
América Latina de project44.

Esta compañía, con amplia presencia en Es-
tados Unidos, Europa y Asia, ha enfocado el desa-
rrollo de sus servicios digitales en la construcción
de una plataforma tecnológica que otorga una vi-
sibilidad total de los movimientos de materias pri-
mas o producto terminado para que equipos de
liderazgo, planeación, control de calidad, impor-
tación y exportación, puedan tomar decisiones in-
formadas que tengan el menor impacto financiero
en la organización.

“Hemos sido exitosos rápidamente en diversos
sectores, por ejemplo, en *retail*, con la visibilidad en
tiempo real hemos habilitado las cajas/contenedores
como “mini CEDIS móviles” reduciendo considerable-
mente el *safety stock*. Continuamos robusteciendo la
red de monitoreo más grande en el mundo, integrán-
donos a los GPS o dispositivos inteligentes que tengan
los medios de transporte para generar datos históricos
de *tracking*, *milestones* y eventos importantes. Es ahí



Luis González Patiño es el líder comercial en Mé-
xico y Centroamérica para project44. Egresado
del Tecnológico de Monterrey CEM con la Licen-
ciatura en Administración Financiera, cuenta
con +10 años de experiencia: 5 años en
P&G y posteriormente 6 años en Blue
Yonder, colaborando en proyectos
de digitalización de cadena de
suministro en industrias
como Retail, Manufactura
y Proveedores Logísticos. Le
apasiona el uso de la tecnología
para ayudar a grandes compañías
mexicanas y globales a construir cade-
nas de suministro más eficientes, sustenta-
bles, prescriptivas y autónomas.

donde project44 tiene los recursos para integrarlo en
una sola plataforma, analizar esa información con
nuestro equipo de *data science* y generar *insights* de
valor a partir de la más alta calidad de datos, es decir,
ETA (tiempos de llegada estimados) más precisos y
alertas automáticas por algún evento atípico que haya
surgido”, menciona González.

“La apuesta de project44, ha sido la de contar
entre sus filas con profesionales basados en la re-
gión, con conocimiento de los retos que presenta el
mercado local para capitalizar al máximo el valor
de la plataforma de visibilidad de project44”, de
acuerdo con Luis González.

Los accesos a la plataforma son ilimitados y
está diseñada para que pueda ser colaborativa con
los clientes de las empresas. Además, fue pensada
para que la interactividad con los distintos sistemas
de tecnología que ya ha contratado en el pasado o
desarrollado de manera interna, se realice a través
de API (interfaces de programación de aplicaciones)
“porque hay mucha información que se genera de los
embarques que puede ser consumida por otro tipo de
sistemas, por ejemplo, torres de control, sistemas de
transporte o transaccionales, para ser parte del eco-
sistema tecnológico desarrollado, y con ello, evolucio-
nar las discusiones con tus operadores típicamente
enfocadas en precios a valores agregados como: pre-
cisión en las fechas comprometidas, mejora de rutas,
o diversas eficiencias en el proceso”.



Promesas aduaneras

La puesta en marcha de la ANAM se ha tornado agríndice para quienes se encargan de los sistemas tecnológicos que soportan la actividad comercial. Obtener su independencia del SAT ha significado empezar, literalmente, de cero.

POR ENRIQUE DUARTE RIONDA
 @EnriqueDuRio

El fortalecimiento de los sistemas tecnológicos que soportan las actividades aduaneras de inspección y control no ha estado a la par del auge del comercio exterior mexicano registrado en los últimos años. Y la prosperidad en el intercambio comercial que aún se espera, especialmente con Estados Unidos, se presenta en un momento crítico para la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), el nuevo ente gubernamental encargado de la transformación aduanera del país.

Para el cierre de 2022 se prevé que el valor de las exportaciones mexicanas a Estados Unidos - destino del 81.96% de los envíos de mercancías al





exterior- sume unos 473 mil millones de dólares (mdd) o 18.5% de crecimiento anual, en el caso conservador, o incluso rebase los 500 mil mdd, según las expectativas más ambiciosas.

Del otro lado de la corriente, las importaciones provenientes del vecino del norte también incrementarían su caudal para alcanzar los 273 mil mdd o 23.5% más que lo registrado un año antes, de acuerdo con las perspectivas de los especialistas de CIAL Dun & Bradstreet. “El buen ritmo industrial de Estados Unidos está beneficiando a nuestras manufacturas locales, las cuales podrían crecer alrededor de 3.2% en este año”, según su documento *Monitor Económico y Financiero*.

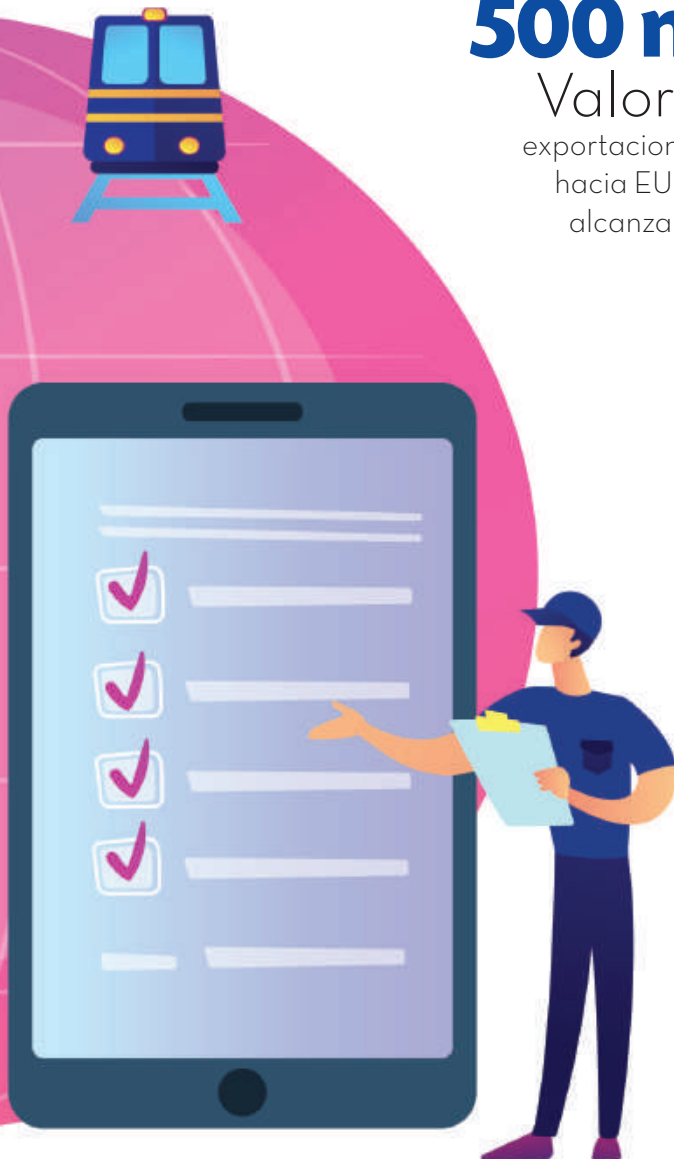
En esta espiral comercial -impulsada en parte por los cambios incluidos en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) vigente desde julio de 2021 en referencia al fortalecimiento del contenido regional, así como la relocalización (*nearshoring*) de las cadenas de suministros hacia los polos de consumo motivada por las disrupciones económicas que ha provocado la crisis sanitaria-, la ANAM cumple en este agosto apenas su octavo mes de ver la luz como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), e independiente del Servicio de Administración Tributaria (SAT) en lo que antes se conocía como la Administración General de Aduanas (AGA).

Pero este cambio ha resultado más bien doloroso. En un decreto presidencial publicado el 21 de diciembre de 2021 en el Diario Oficial de la Federación (DOF) se dispuso que el SAT podrá proporcionar a la ANAM “los servicios de comunicaciones y tecnologías de la información requeridos para apoyar sus funciones administrativas hasta en tanto ésta pueda llevarlos a cabo por su cuenta, en los términos del convenio de colaboración que al efecto se celebre”. Sin embargo, “en las negociaciones, ni un solo sistema fue entregado a la ANAM. Entonces estamos partiendo prácticamente de cero”, de acuerdo con José Marcos García Nieto, director general de Modernización, Equipamiento e Infraestructura Aduanera de la ANAM.

Presente en el 82 Congreso Nacional de Agentes Aduanales, celebrado en Boca del Río, Veracruz, el funcionario reveló que por muchos años la AGA era la última en prioridad para el SAT en temas de inversión en tecnología y modernización. Muchos de los sistemas que se utilizan para la actividad aduanera tienen más de 20 años y están soportados en tecnologías que ya no reciben mantenimiento de los propios fabricantes. “Para fortuna de la ANAM, el SAT se queda esos sistemas y a nosotros nos ha repre-

500 mil mdd

Valor de las exportaciones mexicanas hacia EU que podría alcanzar en 2022.



sentado un reto volver a generar los sistemas”, indicó. Al día de hoy cualquier modificación se la tienen que solicitar al SAT, que funciona como proveedor de la ANAM.

“Si el problema es que tienes agotada la infraestructura, lo que necesitas es apostar en infraestructura, sobre todo si le estás apostando que el T-MEC nos va a relanzar y que finalmente la situación de China con los Estados Unidos, provoca que los chinos vengán a invertir a México”, asegura Andrés Rohde, consultor en comercio internacional, en entrevista con T21.

La falta de inversiones en materia aduanera ha provocado que el país se encuentre estancado en el Índice de Desempeño Logístico, del Banco Mundial (BM), específicamente en el factor de la agilidad y facilitación aduanera, donde en el último reporte (2018) se colocó en el lugar 53 de un total de 167 naciones evaluadas.

García Nieto reveló que a mediados de julio ya contaban con 26 sistemas rehechos basados en tecnología en la nube, de los 105 que reporta el SAT en su cartera que tienen que ver con aduanas, como la selección automatizada, el aviso de cruce, el validador, el sistema de reconocimiento, el sistema de toma de muestras, los manifiestos aéreos, marítimos y de ferrocarril, el sistema de control de recintos fiscalizados, entre otros. La ventanilla única también se encuentra en espera. La meta de la ANAM es tenerlos

antes de que acabe el 2022. “Lo que buscamos es tener aduanas ahora sí completamente automatizadas” y abatir la escasez de personal, la subutilización de la actual infraestructura con la incorporación de tecnología e inspecciones no intrusivas, aseguró. De acuerdo con el último informe publicado a mediados de mayo por la SHCP, para este año la ANAM tiene un presupuesto asignado por 860 millones de pesos.

Esta es la promesa de la ANAM y que se presenta coincidentemente cuando los mandatarios de México y Estados Unidos declararon en su más reciente reunión una cruzada binacional para fortalecer las operaciones aduaneras en la frontera compartida y agilizar los flujos de mercancías, en beneficio de las economías de ambas naciones.

105 Número

de sistemas tecnológicos aduaneros que está desarrollando la ANAM por cuenta propia.





Soluciones Logísticas a la medida de tus necesidades

Nuevo almacén de
8,000 m²
en Tepetzotlán,
Estado de México

Zona estratégica para los principales centros de distribución en el país

2,000 m² para mercancía en *bulk*



+5,000 posiciones de racks



EMPRESA
SOCIALMENTE
RESPONSABLE



oea
Operador Económico
Autorizado
● M É X I C O ●

f t in

www.grupocice.com
contacto@grupocice.com



XXVI

CONGRESO ANUAL DE **AGENTES NAVIEROS**

El Evento Líder Marítimo Portuario de México

29 DE SEPTIEMBRE AL
1º DE OCTUBRE 2022

| Hotel Azul Ixtapa Grand

Ixtapa Zihuatanejo, Guerrero



» VUELVE EL CONGRESO **MÁS ICÓNICO DEL**
TRANSPORTE DE CARGA.

Contacto: Jessica Ancona
jancona@amanac.org.mx | Tel. 55 5523 0522 | Cel.: 55 8549 4525



Amports, aliado logístico de la industria automotriz

La empresa celebra 25 años de operaciones en México, con patios donde brinda servicios de valor agregado en los puertos de Altamira y Lázaro Cárdenas.

POR REDACCIÓN T21
@GrupoT21

La industria automotriz en México cuenta con un aliado logístico para las operaciones de comercio exterior de producto terminado. Desde hace 25 años, Amports de México brinda servicios de valor agregado a los vehículos que se mueven a través de los puertos de Altamira y Lázaro Cárdenas; pero su historia incluye otros puertos y terminales al interior del país.

Ernesto Ibarra, director general de Amports de México, recuerda que fue en 1997 cuando la empresa apostó por un pequeño patio en Altamira, bajo el nombre de Grupo Centurión. La calidad de sus servicios le ha permitido expandirse hasta contar con 49 hectáreas (has) de patios, 21 has a través de un contrato con la Administración del Sistema Portuario Nacional (Asipona) y otras 28 has rentadas a un socio comercial; así, maneja alrededor de 300 mil vehículos anuales.

Cuando una armadora que la firma operaba en Altamira tuvo la necesidad de realizar transacciones por Mazatlán, Amports de México decidió atenderla en ese puerto durante un lapso de 8 años, entre 2002 y 2010; periodo en el que también incursionó con servicios en la terminal de Kansas City Southern de México (KCSM) en Toluca y la administración del patio de camiones Freightliner en la planta de Daimler, en Santiago Tianguistenco.

Ernesto Ibarra,
director general de
Amports de México



Sin embargo, Ernesto Ibarra señala que uno de los hitos de la compañía fue haber sido pionera entrando al puerto de Lázaro Cárdenas en 2003, cuando “nadie creía en ese puerto”. Desde entonces, Amports no ha dejado de recibir vehículos de importación en el recinto y, de hecho, su más reciente logro consistió en la adjudicación de un contrato con la Asipona para operar un patio, adicional a otros 4 en los que no ha dejado de atender a la industria en los últimos 19 años.

Aunque en Lázaro Cárdenas no todo ha sido miel sobre hojuelas, al perder la oportunidad de operar la Terminal Especializada de Automóviles (TEA), Amports de México no ha dejado de confiar en este recinto, donde atiende aproximadamente 150 mil unidades anuales, ya que Ernesto Ibarra considera que la eficiencia y calidad no dependen únicamente de la carga y descarga de barcos sino en los servicios de valor agregado que se les puede brindar en patios sin frente de agua.

“Nuestra visión es ser una empresa líder, ofrecer un traje a la medida de lo que necesitan las armadoras. El éxito radica en un grupo de colaboradores que le damos el servicio a cada uno de nuestros clientes, sea el más grande o el más pequeño, siempre con la misma calidad, porque para nosotros es muy importante crear relaciones de negocio a largo plazo”, enfatiza Ernesto Ibarra.

En entrevista con T21, el directivo comenta que en Lázaro Cárdenas la empresa llevará a cabo inversiones por 5 millones de dólares (mdd) en la adecuación del nuevo patio de 12 has, con las cuales suman

21 has rentadas a la Asipona; además de otras 20 has que opera con privados fuera del recinto portuario.

“El contrato para este nuevo patio es por 10 años con opción de prórroga, donde planeamos invertir en infraestructura para dar más servicios a la industria automotriz, servicios de valor agregado y almacenaje de vehículos. Este patio no está desarrollado, tenemos que pavimentarlo, iluminarlo, cercarlo y poner algunas cosas adicionales que la industria automotriz requiere como bodegas y otras instalaciones”, abunda Ernesto Ibarra.

Lázaro Cárdenas es el segundo puerto mexicano con mayor movimiento de vehículos, solo por debajo de Veracruz. En 2021 el puerto operó un total de 486 mil 868 unidades, lo que significó un aumento de 38.3% respecto de las 351 mil 993 manejadas el año anterior.

A su vez, el puerto de Altamira también destaca en este segmento. En ese mismo año, Amports logró la transferencia de 299 mil 619 vehículos, lo que representó un avance de 3.8% en función de 288 mil 606 unidades de 2020.

DRIVEN BY QUALITY

Filial de la empresa Amports Inc., que en Estados Unidos lleva 60 años de servicio a la industria con el eslogan *Driven by Quality*, en México la compañía acumulará este año, con la más reciente adjudicación del patio en Lázaro Cárdenas, un total de 25 mdd, inyectados al desarrollo de infraestructura y almacenes adecuados para el tratamiento de los vehículos.

Entre los servicios que brinda la empresa destacan el resguardo de vehículos; inspecciones (PDI); instalación de chips (Repuve); carga y descarga al ferrocarril y autotransporte; instalación de diversos accesorios; grabado de autopartes; etiquetado; carga y reemplazo de baterías; cambio e inflado de llantas; duplicado de llaves; reparaciones menores; retoque de pintura; y, lavado, entre muchos otros, como la instalación de radios, aplicación de recubrimientos anticorrosivos, descontaminación de unidades y programación de mapas para GPS.

“Tenemos un *core business*, las armadoras nos conocen y le apostamos a la calidad; nuestro eslogan, *Driven by Quality*, va muy *ad hoc* con la industria. Nosotros a las armadoras les mandamos cuestionarios 2 veces al año para evaluar su satis-





facción y casi siempre salimos con más del 90% de satisfacción; y también le apostamos al personal, de hecho, tenemos como objetivo lograr ser una empresa *Best Place to Work*", señala Ernesto Ibarra.

De este modo, Amports de México celebra su 25 aniversario en el país, donde ha atendido millones de vehículos de armadoras como General Motors, Stellantis, KIA, Hyundai, Navistar, Mazda, Suzuki, Motornation, Daimler, Hino, Isuzu, Toyota y Subaru, entre otras.

Desde el punto de vista de Ernesto Ibarra, el haber sido pioneros en los puertos de Altamira, Lázaro Cárdenas y Mazatlán le ha valido a Amports de México participar en proyectos especiales como la administración del patio de Mazda en Salamanca y un patio en Querétaro, dada la experiencia y la calidad de los servicios; por lo que no descarta seguir colaborando con empresas que soliciten su *expertise* y seguir buscando la oportunidad de operar en otros puertos o patios automotrices en el interior del país.



AMPORTS
M É X I C O
25 Aniversario





TILH: más que terminal, operador logístico

Con el objetivo de recuperar volúmenes, Hutchison Ports TILH ha puesto en marcha una serie de estrategias para atender también a clientes finales.

POR EVANGELINA DEL TORO
 @evandeltoro

La nueva empresa de ferrocarril CPKC y el boom de parques logísticos son claves para Hutchison Ports TILH, una instalación intermodal que busca ser “la terminal del futuro del Valle de México”, desde la óptica de Francisco Orozco Mendoza, director comercial de Hutchison Ports México.

Explica que actualmente la empresa analiza los nuevos centros operativos que se están construyendo alrededor -en un radio de 30 kilómetros- de la TILH. “Estamos en pláticas con muchos clientes para que nos consideren. Creemos que tenemos un excelente futuro y eso se va a ver en los próximos años”, considera.

Precisa que en el Estado de México e Hidalgo están desarrollando un gran número de parques y hoy en día hay varias bodegas. Recuerda que Amazon inauguró un centro de distribución (Tepotzotlán)

Francisco Orozco Mendoza,
 director comercial de
 Hutchison Ports México



y Liverpool hará lo mismo, en tanto que, en Apan, Hidalgo, se encuentra una planta de Grupo Modelo, y aunque es para consumo doméstico, “en cualquier momento pueden usarlo para exportación y pudiera detonar una oportunidad para nosotros”.

De igual manera, Francisco Orozco comenta que existen varios clientes pequeños que se encuentran cerca de la terminal, que también abonarán al crecimiento de la TILH.

En cuanto a la nueva ferroviaria CPCK, que surgirá en 2023 con la fusión de Canadian Pacific (CP) y Kansas City Southern (KCS), expone que la canadiense busca desarrollar los corredores transfronterizos y “nosotros creemos que podemos ser parte importante de esta estrategia y estamos en pláticas cercanas con ellos, estamos viendo por dónde más podemos hacer crecer más estos volúmenes que van hacia Estados Unidos y Canadá”.

“Le estamos apostando porque creemos que esta fusión puede traer mayores sinergias de coordinar más cargas a muchos destinos que existen. Hemos tenido pláticas y reuniones con clientes y varios han demostrado interés, pero estamos esperando que se pueda materializar”, adelanta el directivo.

CRECER PESE A BLOQUEOS

Francisco Orozco menciona que, debido a los bloqueos en las vías férreas durante 2021, todavía continúa afectando el crecimiento que se contemplaba para este año, ya que aún existe el temor por parte de los usuarios a que se repitan estos hechos, aunque las autoridades correspondientes han evitado algunos cierres de dicha infraestructura en Michoacán, la cual conecta con el puerto de Lázaro Cárdenas.


“Hemos sabido de algunos intentos de bloqueos, de otros que han durado unas cuantas horas, por lo que no ha llegado al mercado. Esto nos ha dado una tranquilidad de saber que sí hay un interés genuino por parte del gobierno para evitar esto, pero el mercado aún está in-

cierto y hay otros que buscaron otros esquemas como el camión”, comenta.

No obstante, y con el objetivo de recuperar volumen, han puesto en marcha una serie de estrategias como ofrecer paquetes sobre servicios para clientes finales, entre los que destaca coordinar la carga desde el puerto hasta la planta para “no solo ser una terminal intermodal sino un

operador logístico”, además han diversificado el movimiento de carga y no solo se enfocan en el intermodal. Asimismo, trabajan en desarrollar los corredores transfronterizos, entre otras más que permitan cerrar 2022 por arriba de los 80 mil contenedores de 20 pies (TEU) operados.

Hutchison Ports TILH, localizada en Atotonilco de Tula, Hidalgo, ha sido concebida como un nodo logístico estratégico de enlaces carreteros y ferroviarios para los corredores marítimos y la frontera norte. Es un punto de enlace en la cadena de transporte que integra a los principales puertos y conexiones del país con el Valle de México, con enlaces a las principales líneas ferroviarias (KCSM y Ferrosur / Ferromex) y aduana interior.

“El segundo semestre es alentador porque tenemos proyectos de recuperación de carga, pero en el 2023 será cuando cantemos victoria”, finaliza Francisco Orozco. 

80,000
Número
de TEU operados
que prevén superar
en 2022.



Despega primer Corredor Digital Aéreo de Carga

El siguiente destino es México y ALACAT es uno de los impulsores, por lo que se espera que entre septiembre y octubre esté en marcha.

POR EVANGELINA DEL TORO
 @evandeltoro

La tecnología *blockchain* ha llegado al transporte aéreo de mercancías con el primer Corredor Digital Aéreo, una nueva forma en donde la cadena de suministro lleva a cabo el envío de cualquier mercancía entre 2 países eliminando el papel asociado a los trámites logísticos, visualizando en tiempo real el seguimiento y facilitando el intercambio de datos de forma transparente.

Cristina Martín Lorenzo, CEO de Usyncro, *startup* española, dice que, aunque vivimos en la era digital, los trámites logísticos a nivel mundial siguen realizándose de forma manual, por lo que, tras 4 años en buscar soluciones para cambiar este panorama, nace dicha iniciativa para ser más eficientes y sostenibles.

El objetivo es coordinar a todos los actores que intervienen en la gestión de un envío

compartiendo un mismo espacio virtual para visibilizar la documentación relacionada con la mercancía, eliminando el papel y agilizando la tramitación a través del ecosistema digital compartido con las autoridades.

Además, como factor añadido, al compartir la documentación en su plataforma, se incorpora la seguridad que aporta la tecnología *blockchain*, adquiriendo así las características de ser inmutable, transparente y trazable para su validación por parte de las autoridades aduaneras.

Para ello, se implementó el uso del estándar One Record de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) que define un modelo común para los datos que se comparten a través de una web estandarizada y segura, y permite compartir datos y crea una sola vista de registro de cada envío.

Cristina Martín Lorenzo,
CEO de Usyncro, *startup* española






Así, en mayo de 2022, se realizó el primer transporte 100% digital entre Madrid y Montevideo. Foro MADCargo fue la entidad impulsora del proyecto a través de su laboratorio de innovación MADCargo-LAB. Además, como observadores de la operación IATA y la Cámara de Comercio de Madrid, mientras que DB Schenker fue el creador del expediente, que compartió en la plataforma Usyncro con los *handling* WFS y LACC, así como Air Europa Cargo; sumándose también la Agencia Tributaria como representante de la aduana española.

“Hemos logrado sustituir el papel en el proceso de envío, afectando no sólo a nivel de transporte sino incorporando a la aduana digitalizando facturas de la mercancía, packing List o Air WayBill (AWB) y aportando imágenes del estado de la carga en origen y destino. Con los implicados formando ya parte de la plataforma, la dinámica es ágil y eficiente, reduciendo costos de estructura y mejorando la operativa de los envíos”, sostiene Martín Lorenzo.

El siguiente destino, adelanta, es México y ALACAT es uno de los impulsores relevantes, por lo que se espera que entre septiembre y octubre esté en marcha.

“Tras el éxito de Uruguay, la incorporación de México, que esperamos suponga una nueva operativa de forma digitalizada, apostamos por que se sume todo Latinoamérica y Caribe. También estamos trabajando con Emiratos Árabes. Usyncro nace con vocación internacional y no conoce fronteras para aportar nuestra solución y ayudar en la digitalización del sector”, enfatiza Lorenzo. 



The Far East Connection

- Gran capacidad
- 70 destinos a Oriente
- Tarifas competitivas
- Conexiones inmediatas
- Información por internet
- Información y seguimiento individual de los embarques
- Nuevo servicio al interior de China
- Puente aéreo Monterrey-Dallas-Asia



Benjamín Franklin No. 204 Col. Escandón, México
D.F., C.P. 11800, Tels.: 5091 7569, 5091 7572 y
5091 7573, Fax: (52) (55) 5091 7570

Mario Patiño - mpatino@naviomar.com.mx
Arturo Calderón - acalderon@naviomar.com.mx

www.evaair.com



GM convoca a colaborar con la Brigada Cheyenne

El objetivo es analizar acciones orientadas a ayudar a comunidades de bajos recursos

POR REDACCIÓN T21
 @GrupoT21

General Motors de México (GMM) lanzó a través de sus redes sociales la convocatoria para que instituciones de la sociedad civil colaboren en el programa Brigada Cheyenne.

La iniciativa se orienta en apoyar a comunidades de bajos recursos de la República Mexicana con el traslado de materias primas, materiales de construcción y ayuda humanitaria.

A través de redes sociales como Facebook, Instagram y LinkedIn, GMM compartió la invitación a las instituciones sin fines de lucro que cuenten con un proyecto sostenible y que tenga la necesidad de movilizar insumos. Para participar, los interesados tienen que mandar sus datos de contacto, como nombre de la institución, correo electrónico y número de teléfono, en un mensaje directo a GM, en



cualquiera de las plataformas antes mencionadas.

Los postulantes serán contactados para conocer el detalle de sus proyectos, posteriormente las solicitudes serán evaluadas ante el Comité de Responsabilidad Social de GM quien tomará en cuenta el impacto de las iniciativas y dará a conocer a las instituciones seleccionadas los siguientes pasos para recibir el apoyo de Brigada Cheyenne.

“Nos entusiasma generar nuevas alianzas a través de Brigada Cheyenne para apoyar a que las comunidades desarrollen proyectos y actividades de construcción sostenible que los ayude a mejorar su calidad de vida”, comentó Tere Cid, directora de Comunicación y Relaciones Públicas de General Motors de México.

“Brigada Cheyenne representa una de las acciones de nuestra estrategia de Responsabilidad Social que más nos enorgullecen, ya que, desde hace más de 11 años, nos ha permitido contribuir con quien más lo necesita”, agregó Cid.

Desde su creación en 2010, Brigada Cheyenne ha recorrido más de 660 mil kilómetros, en los que se ha beneficiado a casi 700 mil personas en más de 315 comunidades de 20 estados de la República Mexicana, en alianza con alrededor de 55 instituciones sin fines de lucro.





Sabías que al utilizar
 el **TRANSPORTE
 MULTIMODAL AYUDAS A
 REDUCIR LA HUELLA
 DE CARBONO** en
 nuestro planeta

El mejor manejo de tu cadena
 de suministro comienza aquí.

CONTACTO

ejecutivo.comercial@bajaferries.com.mx
 800 (FERRIES) 337 7437

bajaferries.com.mx

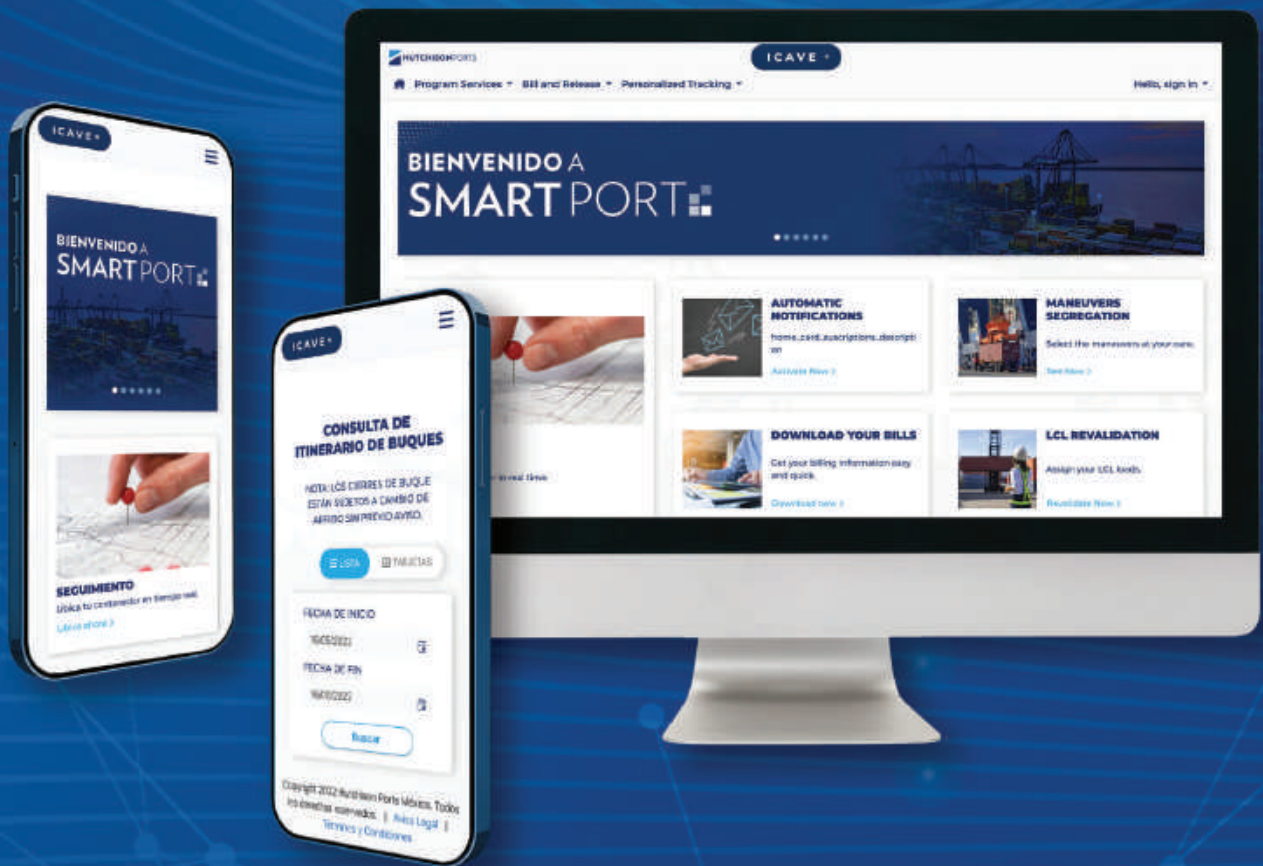
[bajaferriesoficial](#) [bajaferries](#) [bajaferriesoficial](#)





SMART PORT

La **plataforma de servicios digitales** en la que tendrás a la mano todas las opciones para optimizar tu operación con la mayor transparencia, seguridad y eficiencia, garantizándote la mejor experiencia de consulta y gestión para programar servicios, liberar, facturar, rastrear y más ante nuestras terminales.



¡Conoce SMARTPORT!

Y todo lo que puede hacer por ti, en un solo paso.