

JOSE PEDRO BATTAGLIERO S.A.



BROKER DE SEGUROS

Una Solución Integral en Seguros para el Transporte de Mercaderías

Terrestre, Marítimo, Aéreo, Impto - Expo y Transporte Local Complementario y cauciones

Coberturas Otorgadas por Compañías Aseguradoras de primer nivel internacional

Lavalle 445 2º Piso - C1047AAI - Buenos Aires, Argentina - Tel.: (54-11) 4393-0884 / 4326-5584 - www.battagliero.com.ar - josepedro@battagliero.com.ar

ENTREVISTA

“Hoy se está operando al límite”

Carlos Musante, vicepresidente de Arlog, consideró que deben realizarse obras vitales para asegurar el crecimiento y la eficiencia del sector

Por Federico Bosch

Para LA NACION

El progreso económico del país en 2004 implicó que fuera un año de mayor movimiento para el sector del *supply chain* (cadena de suministros), en todo lo relacionado con las importaciones, exportaciones y la actividad industrial.

Pero ese progreso —que se mantendría en 2005— puede tener un límite. Para evitarlo, el gerente general de Celsur Logística y vicepresidente 1º de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog), Carlos Musante, consideró que es necesario realizar obras fundamentales en el sector que permitan asegurar una mayor eficiencia en el abastecimiento y la distribución de bienes.

“Desde el punto de vista de la cantidad de trabajo, el año 2004 ha sido bueno, pero es muy importante destacar que no hay posibilidad de desarrollo económico sostenido sin una inversión en infraestructura y en estructura logística”, dijo Musante a LA NACION.

“¿Cómo será el futuro para los operadores logísticos?”

—La logística va a seguir creciendo y acompañar la economía. En ese mayor movimiento es donde entran en juego las inversiones en estructura y en infraestructura. Obviamente, dada la situación actual del país, en los últimos años han comenzado a existir inversiones, pero no en la misma medida que épocas anteriores.

Algo que sí se puede percibir es un incipiente proceso de inversiones en estructura.

—¿En que áreas han invertido las empresas?

—Particularmente, en todo lo que son elementos para los depósitos, racks [estantes], autoelevadores y camiones para el transporte, entre otros. Precisamente, hoy se ven camiones nuevos que no estaban en las rutas en 2002 o en 2003, aunque a muchos se los han llevado las cosechas. Pero todavía no hay una inversión en depósitos. Uno de los mayores problemas que aún podemos ver es un agotamiento de lo que es el negocio inmobiliario. Los stocks de metros cuadrados cada vez se achican más ante las necesidades de la demanda. Hoy, aquellas empresas que están operando saben que no hay disponibilidad de metros cuadrados logísticos como los que tienen las principales compañías del sector. En última instancia es un tema de costos porque no hay inversiones nuevas.

—¿Y en el aspecto tecnológico?

—En los últimos años ha impactado mucho la instrumentación de tecnologías como código de barras, *tracking* y *tracing* [seguimiento y rastreo]. Y en el futuro la implementación de tecnologías que hoy se están desarrollando en el mundo como el RFID [tecnología de identificación por radiofrecuencia] que va a llegar en su momento a la Argentina.

—¿Hacia dónde tienen que estar dirigidas las inversiones de infraestructura?



Musante: “No hay desarrollo sin inversión”

■ Desde su puesto en Celsur Logística, Musante atiende clientes como Michelin, General Motors, Fiat, Wal-Mart, Allied Domecq, Quilmes, Aguzzi Danone, Falabella, Arcor y Reckitt-Benckiser.

■ Tiene una trayectoria de más de 15 años en el sector logístico. Ocupó

cargos ejecutivos en Villalonga Furlong, Tasa Logística y Román.

■ Es contador público de la UBA y doctor en Ciencias de la Administración de la Universidad de Belgrano. Actualmente, es docente en la UADE Senior y de la Universidad del Comahua.

—Esto comprende puertos, carreteras, silos, etcétera. Y este es el proceso que todavía no se percibe. No se puede continuar creciendo indefinidamente si no se hacen estas inversiones y podemos decir que hoy se está operando al límite. Además, a la falta de inversión hay que sumarle el aumento de costos logísticos. La inversión de infraestructura debe apuntar, por ejemplo, al ferrocarril Belgrano, que se privatizará a futuro. Hoy el Belgrano no mueve una cantidad cercana a lo que podría transportar. El año pasado fue casi un millón de toneladas cuando históricamente eran 4 o 5 millones de toneladas anuales. Pero todavía falta un poco más de tiempo, hay que esperar que se solucione el tema de la deuda [externa]. A esta conclusión llegamos en el último Encuentro de Arlog.

—¿Qué está sucediendo con la demanda de personal?

—La logística es gente. Es un servicio que se brinda con gente que hace mediciones, que maneja autoelevadores y camiones, que hace carga y descarga que maneja sistemas. Al haber existido un crecimiento tan grande en los últimos dos años, hubo una caída en los mandos medios. Hoy son necesarios y no hay una carrera que refleje las necesidades de la logística sino gente que se hizo en la logística.

—¿Hubo problemas para la selección de personal?

—Es cierto que hubo dificultades para obtener gente especializada. Es por eso que el sector está capacitando de forma coordinada por medio de las cámaras. Todos los entes que agrupan a la logística están interesados en la instrucción. Pero las empresas van a tener que encarar también temas de capacitación interna y de clientes, más allá de la oferta de cursos de institutos y universidades.



AMTRA • EL BENEFICIO DE PERTENECER.

En la soledad de las rutas, los transportistas cuentan con Amtra.

Adhiriéndose a nuestra mutual Usted podrá obtener los mejores beneficios en:

Combustibles y lubricantes • Cubiertas • Camiones • Seguros • ART • Financiación • R.U.T.A. (centro recepción C) • Higiene y seguridad en el trabajo • Gestión de calidad • Medio ambiente • Asesoramiento contable, impositivo y jurídico.

EL MEJOR CAMINO DEL TRANSPORTISTA.

AMTRA • Asociación Mutual de Transportistas de la Industria Argentina • Av. DANIEL D'AMICO 1100 • Ciudad Nueva • Tel. 4228-7671 • www.amtra.org.ar