

TECNOLOGIA



El sector cuenta con una amplia gama de soluciones

# Cuando el software agrega valor

Nuevos desarrollos informáticos para optimizar costos y ganar eficiencia; soluciones para pymes

Cuando al crecimiento productivo se le suma avances tecnológicos se logra una buena combinación. El sector del transporte y logística está en ascenso gracias a la recuperación del mercado después de la crisis de 2001: se vende más, se transporta más y, por eso, es hora de invertir.

Para mejorar el servicio muchas empresas eligen programas informáticos que sistematizan las operaciones y uno de los puntos que analiza cada empresa son los costos. Según Hernán Plano, director comercial de Setup Informática, que ofrece un sistema especial para flotas, éstos siempre reflejan una inversión, pero no se puede comparar con los montos que manejan algunas empresas de transporte y del beneficio que significa.

"El control de una flota de varios millones -dice Plano- equivale sólo al precio de 3 cubiertas y con él podremos: conocer gasto detallado por cada unidad, controlar el mantenimiento (preventivo, correctivo), la trazabilidad de cubiertas, los consumos de combustible, etc".

Las pymes también tienen posibilidades de adquirir estos sistemas informáticos de a "módulos" para evitar grandes inversiones en poco tiempo. Los tiempos de instrumentación varían según el proyecto (de acuerdo con la magnitud, días, semanas o meses) y resultan amigables para el personal operativo.

"En los últimos cinco años, la industria del software creció entre un 100% y 140%", indicó Miguel Calello, presidente de la Cámara de Empresas de Tecnologías de Información de Argentina (Cessi) y se ha convertido en un sector que aparece como promisorio para el país. Emplea más de 42.000 personas altamente calificadas y exporta por más de US\$ 300 millones al año".

Para el sector logístico, los avances más significativos se dan "en la integración de toda la cadena de supply chain", explica José Tamborena, director de NetLogistik. Según su testimonio, el desarrollo de los sistemas de comunicación han impactado en toda la cadena operativa (tiendas, almacenes y transporte) y destaca la cantidad de datos que se obtienen en tiempo real que permiten planificar y administrar la fuerza laboral.

### Tercerización

Para Jorge Nigro, gerente de Datasul Argentina, coincide con la posibilidad de sincronizar mejor la tercerización. "La velocidad de la información permite precisión en los negocios y potencia la satisfacción del cliente. El mercado ya no tiene más paciencia, requiere respuestas rápidas, sin margen de error ni retrasos", dijo.

En cuanto al software de transporte se destacan, por un lado, las aplicaciones de planificación de rutas que permiten obtener un mejor

diseño optimizando la combinación multimodal (camión, avión, tren) con el objetivo de lograr eficiencia en el servicio de recolección y entregas al menor costo posible, explica Héctor Rómbola, gerente de preventas de Infor. De esta forma, se puede considerar, por ejemplo, conjuntos de entregas según los puntos de ruta y así reducir costos.

La posibilidad de utilizarlo por Internet es sin duda, el más destacado de los adelantos ya que, de este modo el sistema está disponible las 24 horas, los 365 días. "Se trata de una sola instalación con la que podemos obtener información en tiempo real, sin necesidad de enviar archivos y online para todos los usuarios desde cualquier lugar donde quieran acceder" explicó el titular de Setup.

El director de NetLogistik considera que hoy es difícil para una empresa de logística pensar en operar sin tecnología porque pierden ventajas competitivas y va quedando fuera del mercado. Es importante considerar la inversión en tecnología como una apuesta al crecimiento, un factor de desarrollo y de mejora para los negocios.

"Existen empresas que todavía no visualizan a la tecnología como una inversión y la siguen viendo como un gasto, y cambiar este paradigma permitirá que las empresas de transporte y logística puedan mejorar sus negocios y optimizar su operación a través de las herramientas que provee la tecnología de información", comentó Calello, de la Cessi.

Redaccion Expotrade

OPINION

Por Moisés Resnick Brenner

# Peaje urbano, una idea para disminuir el tránsito

La reciente disposición de incrementar las alícuotas de la tasa de Alumbrado, Barrido y Limpieza (ABL) no parece ser una solución ingeniosa atenta a cubrir el déficit fiscal de la ciudad de Buenos Aires, máxime si se tiene en cuenta que ninguno de los candidatos a jefe de Gobierno se pronunció en favor de una medida de estas características.

Partiendo de la base de que el pago de los impuestos es el precio de vivir en una sociedad organizada, todos los que usan la ciudad deben tributar por los servicios. Es decir, que las personas que residen en otras jurisdicciones pero utilizan los servicios que brinda Buenos Aires deberían participar también en su mantenimiento.

Entre las 8 y las 20, la ciudad triplica la cantidad de usuarios que acceden al uso de esa infraestructura compuesta por la red vial, agua corriente, redes cloacales y pluviales, iluminación, comunicaciones, teléfonos, redes de energía, etc., sin pagar ningún costo. Cerca de 1 millón de vehículos cruzan a diario la avenida General Paz, para utilizar los 2000 kilómetros que proporciona la ciudad, y que hoy mantienen los vecinos con el ABL.

Sería justo que estos automovilistas pagaran por su uso y mantenimiento. Si el promedio de peaje de uso de la ciudad fuese sólo de un dólar diario, la recaudación duplicaría lo pretendido por este aumento del ABL, sin que los vecinos tuvieran una nueva carga en beneficio de otros que usan los mismos servicios.

La forma de instrumentar este sistema podría organizarse a partir del diseño de anillos concéntricos en el Obelisco, limitados desde la General Paz hasta Juramento, en el barrio de Belgrano; una segunda cinta desde allí hasta plaza Italia; la siguiente hasta Pueyrredón; otra hasta la avenida 9 de Julio; y una última hasta el microcentro. Estos anillos podrían contabilizar un valor sobre el tiempo utilizado, el cual sería tomado por una oblea

colocada en el automóvil, siendo el último el de mayor precio por minuto. Todo eso controlado mediante tecnología satelital.

El análisis de otros casos demuestra que la aplicación del sistema, además de generar recursos genuinos e inéditos que sirven para optimizar los flujos de tránsito, redujo el ingreso de vehículos a la ciudad, lo cual favorece la aplicación de soluciones en relación al tránsito y el estacionamiento.

En Londres se recauda el equivalente a unos US\$ 200 millones al año, más otros US\$ 50 millones por multas. Redujo el ingreso

En Londres, el peaje urbano redujo el ingreso de autos, agilizó el tránsito y facilitó el estacionamiento

de autos en un 25% y el tránsito se agilizó en un 15%, además de provocar la merma en el consumo de combustible y de facilitar el estacionamiento.

Para hacer aún más efectiva la medida, se estableció que para circular por la zona céntrica londinense, entre las 7 y las 19, hay que abonar el equivalente a US\$ 7,50 diarios si el auto no está patentado en la propia ciudad. La zona en cuestión tiene apenas 20 kilómetros cuadrados y están exceptuados del peaje urbano los vehículos públicos o de emergencias, así como todos los de dos ruedas.

Este sistema de peaje urbano se utiliza desde hace muchos años en Singapur. En Londres fue impuesto a mediados de febrero de 2003 y hoy está siendo adoptado por grandes ciudades europeas como Estocolmo, Madrid y Barcelona, entre otras.

El autor es presidente de la Comisión de Economía del Centro Argentino de Ingenieros (CAI)

EL ENCUENTRO LOGÍSTICO  
MÁS IMPORTANTE  
DE LATINOAMÉRICA

24 al 27  
Junio 2008

La Rural  
Buenos Aires

---

Sponsors

Apoyo Internacional

Patrocina Logisti-k

Patrocina Scan Tech

Organiza

CONTACTO: (54 11) 4779-5300 | logisti-k@expotrade.com.ar | www.expologisti-k.com.ar