

El gran desafío de transportar ayuda ur

Cómo manejan la recolección, clasificación y envío de asistencia organizaciones como Cáritas, Cruz Roja o Red Solidaria; lidiar con la urgencia, sin excesos y ni faltantes

“La solidaridad sin un plan de logística no sirve”, dijo recientemente una de las víctimas del terremoto de Haití. Ante la magnitud del desastre, su reflexión puede parecer una obviedad, pero le cabe a todo tipo de ayuda humanitaria, para que los recursos lleguen a destino, como se dice, en tiempo y forma. Para recibir, almacenar, clasificar y trasladar cualquier tipo de ayuda hace falta encarar un proceso adecuado.

La inundación de la ciudad de Santa Fe en mayo de 2003 fue el mayor desafío logístico que le tocó a Javier Alvarez Martínez, logista de Cáritas Argentina: “La emergencia superó toda capacidad de respuesta local” cuando el desborde del río Salado provocó 23 muertos y 140.000 evacuados.

Hay 66 sedes de Cáritas en el país y para las operaciones logísticas tiene un responsable nacional, un encargado de depósito y voluntarios. “Lo que llega a la diócesis afectada debe ser en la cantidad que corresponde y en el tiempo indicado. Más mercadería generaría una saturación de la capacidad operativo-logística y, al mismo tiempo, limitaría el volumen disponible para recibir y clasificar lo necesario; menos, generaría que no se pueda responder a la demanda”, explicó el logista.

En aquella ocasión fueron varias las organizaciones civiles, de seguridad y de ayuda humanitaria que confluyeron para ayudar a las víctimas. A escala nacional “hubo que coordinar el movimiento de 237 camiones. Además de utilizar como almacenes la parroquia de San Cayetano, la sede de Cáritas y nuestro depósito de Avellaneda, se conformó un dispositivo logístico con diócesis soporte para el almacenamiento y la clasificación. Todo para garantizar que llegase sólo lo necesario y en las condiciones requeridas”, recordó Alvarez Martínez.

La organización tiene “un semirremolque cerrado y la mayoría de los transportes es cedida por empresas o particulares; desde Cáritas gestionamos la donación del combustible. Además, se fomenta que cada una de nuestras sedes acuerde con los

transportes locales para trasladar la mercadería en forma gratuita o al costo”.

Cáritas centraliza toda esa información en sus oficinas. “Utilizamos bases de datos, planillas de cálculo y, dependiendo de la situación, el Sistema de Manejo de Suministros Humanitarios (SUMA) de la Organización Panamericana de la Salud (OPS)”, completó Alvarez Martínez.

Estar preparados para responder ante cualquier emergencia también es asumido como “una tarea de todos los días” por el equipo de la Cruz Roja Argentina. Tienen muy claro que “los accidentes y los desastres suelen presentarse sin aviso y rápidamente” y, en tal sentido, organizan diversos canales de capacitación en prevención y manejo de emergencias.

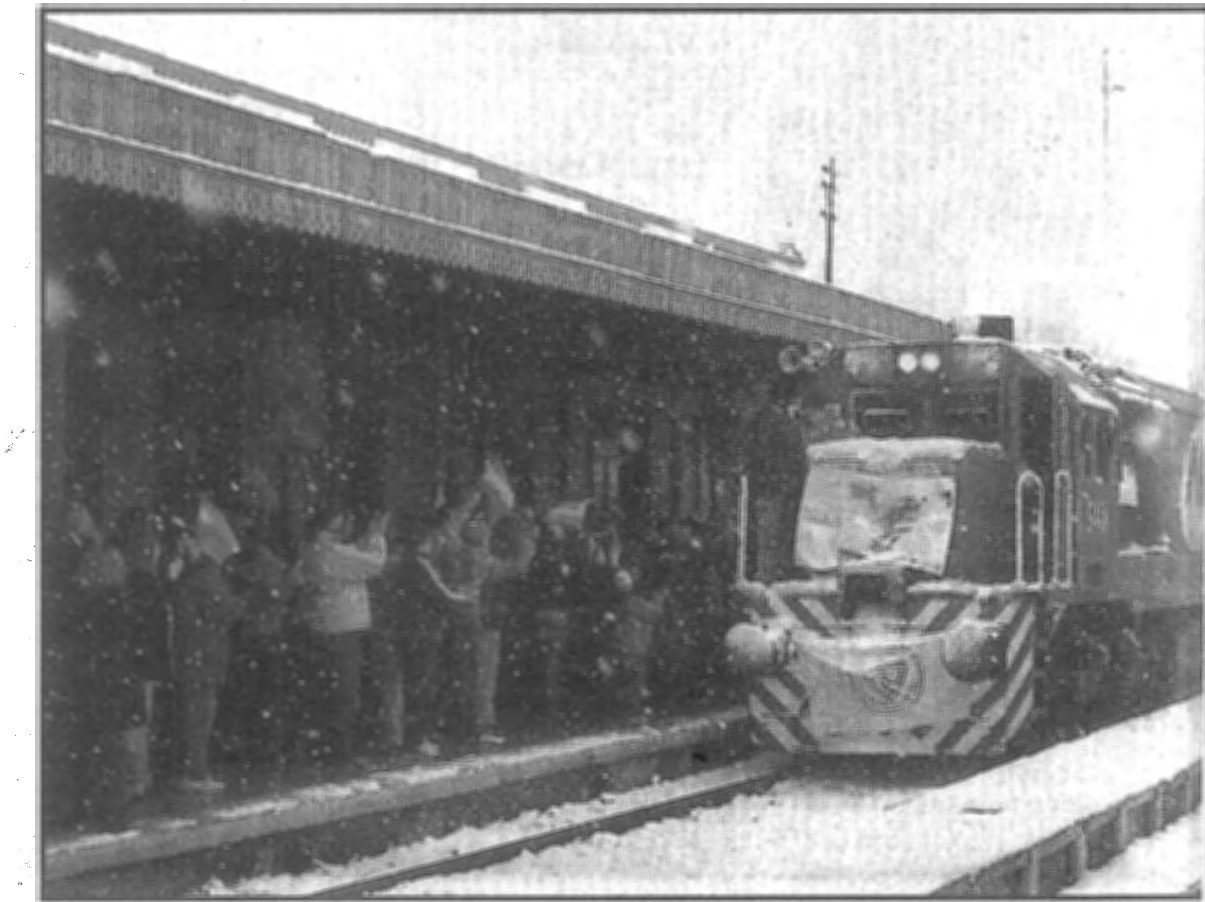
Voluntad y profesionalismo

Para la Fundación Alma la infraestructura logística es parte esencial de su iniciativa solidaria. Desde 1980 gestiona un tren hospital pediátrico con tres vagones provistos de consultorios médicos y odontológicos, quirófano, laboratorio, sala de rayos y revelado, entre otras instalaciones.

Enganchado a los trenes del Belgrano Cargas, este hospital rodante ya realizó más de 150 viajes y atendió unas 75.000 consultas. “En cada trayecto viajan médicos, técnicos, enfermeros y asistentes, y transportan medicamentos y donaciones, como pañales y pasta dental”, apuntó Oscar Algranti, presidente de la fundación.

La Fundación Banco de Alimentos dispone de un sistema de gestión de calidad certificado con la norma ISO 9001 versión 2000. “Funcionamos como un centro de distribución social. El primer paso se da cuando recibimos los alimentos donados –unas 250 toneladas por mes– en nuestro depósito del partido bonaerense de San Martín, que tiene 600 m2 y cámaras que permiten almacenar perecederos”, señaló Claudio Teloni, responsable de Donantes de Alimentos.

Con esa mercadería inician “un proceso de clasificación y acondi-



cionamiento de los alimentos y se carga la información en un sistema de gestión de inventarios que nos permite hacer los ofrecimientos a los comedores”, que son casi 500, entre los ubicados en la ciudad de Buenos Aires y el conurbano. Cada día, treinta comedores se acercan

Procesos aceitados, voluntarios y personal profesional y mucha organización, los ejes del éxito de una buena logística solidaria

con un flete propio o alquilado para retirar sus pedidos previamente acordados. El ciclo termina con el envío de un informe de trazabilidad al donante”.

El banco trabaja “con un equipo de 24 personas rentadas y la colabo-

ración de 700 voluntarios. Acerca de los índices de gestión logística que emplean, Teloni eligió no revelar las mejoras obtenidas en el indicador de monto gestionado por el área de desarrollo de recursos, que creció “por encima de los objetivos propuestos”. También el indicador del proceso de clasificación: “El porcentaje de mercadería de decomiso disminuyó. Esto se debe a que trabajamos junto con los responsables de calidad para optimizar el procedimiento”.

Desde la Red Solidaria, Juan Carr sostuvo: “En nuestro caso, trabajamos a demanda de la realidad. En el día a día, con cada donación, solicitamos la colaboración de las empresas de transporte. Establecemos un nexo entre los que necesitan y aquellos que puedan cubrir cada necesidad”. Como ejemplo, mencionó la de reciclado de papel y tapitas de gaseosa para refaccionar la Sala de Quemados del hospital Garrahan a un costo de 850.000 dólares: “Ter-

minamos juntando 1,15 millones de dólares”, resaltó.

Emergencias y asistencia

Entre las organizaciones que acreditan experiencia en ayuda humanitaria en el país, en 1890 se instaló una filial del movimiento internacional Ejército de Salvación. Sus depósitos centrales funcionan en los barrios de Nueva Pompeya y Constitución, donde reciben y clasifican donaciones. Cuando fue la inundación de Santa Fe acercaron su ayuda. Cuenta con 4360 salvacionistas, 115 oficiales activos y 93 empleados, además de voluntarios y colaboradores externos.

“Además de brindar servicios de emergencia a las víctimas de desastres naturales o causados por el hombre, el Ejército desarrolla un programa de alimentación gratuita que cubre distintos barrios porteños, tiene hogares de refugio y centros infantiles, comedores comunitarios y campamentos de ve-

Grupo
HORMETAL

HORMETAL

EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

- CENTROS LOGÍSTICOS
- OBRAS INDUSTRIALES
- HIPERMERCADOS
- CELDAS DE ACOPIO

Autopista Panamericana 2250 (Km. 41) Garín - Prov. de Buenos Aires / Tel. (+54 11) 5918-6500 / 03428-457783
<http://www.hormetal.com> - hormetal@hormetal.com

EXPECTATIVAS

Los costos logísticos seguirán subiendo en 2010

Con mayor actividad, dadores de carga y operadores coinciden en que este año el alza estará cerca del 20%

Por Graciela Cañete

Para LA NACION

En una escalada que lleva más de tres años, la inflación de 2010 estará entre el 15 y 20%, de acuerdo con la mayoría de las estimaciones de analistas privados. El incremento tendrá su impacto en el sector logístico, con costos que el año pasado registraron un alza del 15,5%, según el índice elaborado por la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol).

“En 2010 los costos acompañarán o quedarán por encima de la inflación. Se esperan aumentos en algunos rubros, por ejemplo, salarios, con negociaciones que comenzarán dentro de pocos meses, mientras los alquileres, entre otros ítems, permanecerán sin grandes modificaciones”, indicó Eduardo Poverene, director ejecutivo de Cedol.

La caída en la actividad en 2009 estuvo en torno del 10%, pero “el retroceso fue mayor para el transporte de granos, entre 30 y 50%; también en la logística del comercio exterior la contracción fue del 30%. En consumo masivo casi no hubo variaciones”, explicó Poverene. Agregó que para este año se prevé un aumento de las operaciones del 14 por ciento.

Aun con crecimiento, el sector sólo recuperará un 80% de lo perdido en 2009, afirmó Jorge Jares, gerente general de Dialog, y señaló que el transporte de productos del campo y la logística de la industria automotriz estarán entre los más favorecidos por la reactivación. Jares se detuvo en el nivel de actividad para analizar los costos: “Además de la inflación hay que considerar el volumen de operaciones de una empresa, ya que costos fijos como los alquileres tienen un peso menor a medida que aumenta la carga para transportar y almacenar. Por otra parte, todo avance en productividad contribuye a quedar mejor

posicionados frente a procesos inflacionarios”.

En el caso del Grupo Logístico Andreani, los costos se incrementaron el 20% en 2009. “Cerca de la mitad de los costos de la empresa corresponde a salarios, el resto incluye componentes como combustible, alquileres, seguridad. Y el peso de la seguridad para la compañía es alto: entre el 8 y 10% de la facturación, lo cual está relacionado con nuestro modelo de negocios, realizamos la logística

Los costos de la actividad acompañarán el índice general de precios; las subas salariales se trasladarán a las tarifas

de empresas farmacéuticas, de tecnología, telefonía, tabacaleras, entre otras, y para la operación de estos productos la seguridad es fundamental. La incidencia de cargos fijos en la estructura de costos es alta, por eso cuando cae la actividad el impacto es mayor”, explicó Fabián Yannone, director comercial de la Unidad de Negocios Logística del grupo.

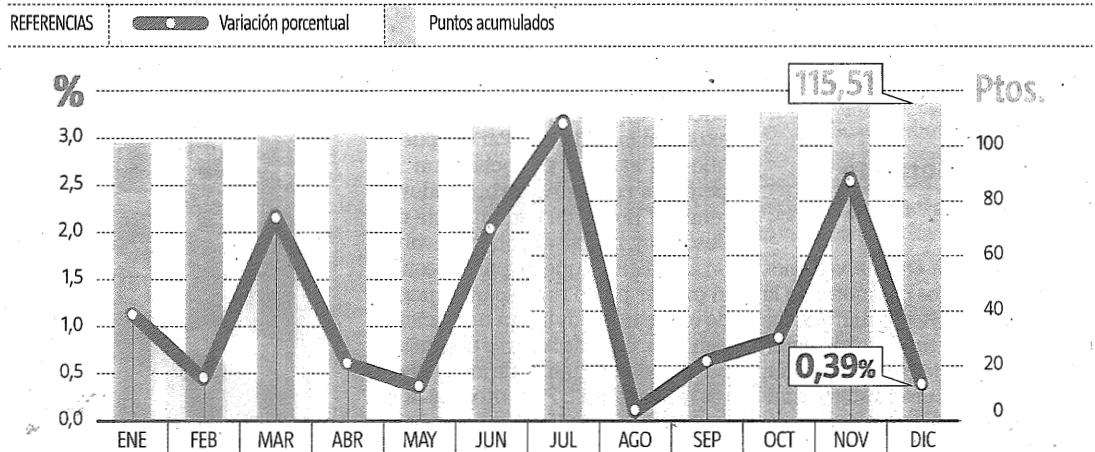
El alza de los alquileres se frenó en 2009, y el sector no espera incrementos significativos: “La menor activi-

dad llevó a una vacancia del 6% el año pasado, por lo cual no hubo aumentos a pesar de la inflación”, dijo Poverene. Agregó que los proyectos para construir depósitos premium fueron suspendidos por la recesión: “Aún no sabemos si se pondrán en marcha, pero en caso de no iniciarse la construcción, en poco más de un año faltarán espacios de calidad”.

Por su parte, Gustavo Hedemann, gerente comercial de Provinter Logística, indicó que en los últimos años los principales aumentos fueron en combustible y salarios, pero también “en la tecnología, maquinaria, y diversos insumos que utiliza el sector y en gran parte son importados, por lo tanto están sujetos a las variaciones del tipo de cambio”. A la vez, destacó que “las perspectivas para 2010 eran de reactivación, mayor consumo, y para la logística de recuperación de la caída de 2008 y 2009. Pero conflictos como el generado por el uso de reservas del Banco Central, y otros que puedan presentarse, podrían alterar los pronósticos de inflación y crecimiento”.

En ese sentido, Mauro Sperperato, presidente de la Asociación Argentina de Logística Empresaria (Arlog), señaló que “la inflación nos afecta a todos, al consumidor final y a las empresas; tanto a dadores de carga como a operadores. Y una inflación del 15% es alta, habría que trabajar para que no siga aumentando”.

La carrera de los costos durante 2009



Fuente: Cámara de Operadores Logísticos (Cedol)

LA NACION

En 2009, la inflación en la actividad fue del 15,5%

El índice de Cedol que incluye los costos de transporte aumentó el 15,51% en 2009, y para elaborarlo la cámara considera la evolución de salarios, sistemas y comunicaciones, almacenaje y transporte. Para el cálculo del transporte, Cedol utiliza el indicador confeccionado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), en el que se miden combustible, lubricantes, neumáticos, seguros, salarios, patentes y tasas, entre otros. Entre diciembre de 2001 y diciembre de 2009 el índice de Cedol que incluye los costos de transporte registró un incremento de 520%, mientras que el indicador sin costos de transporte aumentó el 493% en el mismo período.

TARIFAS

El Tren Solidario, un programa de responsabilidad social empresaria del multimedio Rieles y otras firmas del sector ferroviario



rano”, enumeró Raúl Bernao, uno de los coordinadores divisionales en Buenos Aires.

Más recientemente, cuando la Argentina padeció la crisis económica de 2001, surgió el Tren Solidario, un programa de responsabilidad social empresaria de Rieles Multimedia. Reciben donaciones de entidades públicas y privadas relacionadas con el sector, que además “aportan el coche motor y la logística; los gremios cooperan con el aporte de personal para la corrida del tren”, indicó Sergio Rojas, director de Rieles. Este tren lleva realizados 23 viajes desde la Patagonia hasta Salta. “Para elegir el destino les damos prioridad a las organizaciones que alimentan a chicos y a personas mayores. Enviamos previamente una misión al lugar, para coordinar la recepción y cuando llega el tren se les entregan las donaciones sin ningún tipo de intermediarios”, aseveró Rojas.

Redacción Expotrade

El producto correcto, en el lugar indicado, en el momento preciso.



0800-999-7700 - www.oca.com.ar

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.

