

RECURSOS HUMANOS

Una carga adicional

Continuación de la Pág. 1, Col. 1

en el último sondeo realizado localmente por Miebach Consulting.

El hecho de que los sindicatos "piensen cada vez más, se relaciona con que vivimos una época en que las corrientes sociales miran mucho el tema de la redistribución de la riqueza y una manera de implementarla es generando una relación sindical activa de protección a los sectores más vulnerables", fundamentó el director ejecutivo de la consultora alemana en Buenos Aires, Fernando Balzarini.

"Hasta la crisis de 2001 el sindicato de camioneros, si bien tenía participación activa, no contaba con el marcado protagonismo que posee en estos días y, en consecuencia, tampoco incidía fuertemente en la gestión de los recursos humanos y los costos de la empresa. A partir de la reactivación económica ese sindicato adquirió otra dimensión", describió Eduardo Dellabianca, gerente de Recursos Humanos del Grupo Logístico Andreani.

El impacto del costo de la mano de obra tiene en vilo a los operadores: "En nuestro negocio repercute en la toma de decisiones y estrategias a corto y mediano plazo. En los últimos años, el fuerte proceso inflacionario hizo que, además de negociar en paritarias los aumentos salariales anuales, se traten acuerdos específicos a lo largo del año", puntualizó Miguel Mazzone, director de Recursos Humanos de Gefco.

También desde Provinter Logística, su gerente comercial, Gustavo Hedemann, remarcó que "las cuestiones sindicales implican consecuencias más allá de las negociaciones puntuales, porque una vez cerrada cada negociación, la empresa debe dedicar recursos y grandes esfuerzos para cumplir con las exigencias recibidas, que no se encuentran costeadas, y resulta extremadamente complejo

El 63% de los dadores de carga que tercerizan alguna actividad logística le atribuyen la ventaja de reducir su exposición a conflictos sindicales. Y un 45% de las firmas que participaron en un sondeo privado declaró que dedica un día o más por semana a la atención de asuntos gremiales. ¿Cómo se cuantifica el costo de la creciente injerencia sindical?

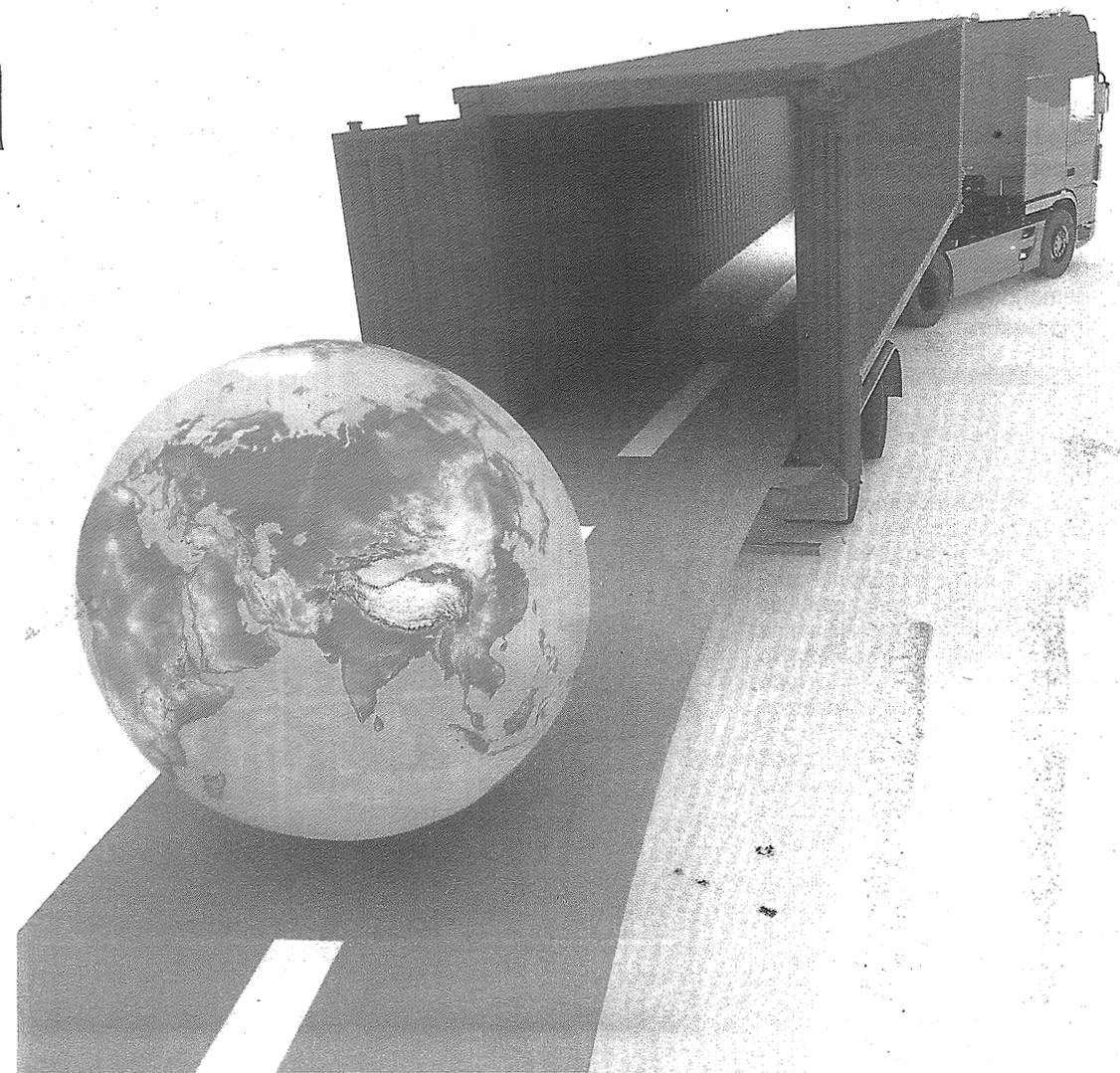
transferirlas a los clientes".

En las conclusiones del estudio de Miebach se destaca que entre los ejecutivos se está analizando cómo ponderar numéricamente este factor a la hora de analizar el repago. Al respecto, Balzarini reafirmó que "no es sencillo establecerlo, pero se están buscando maneras".

La semana pasada, la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) informó que "los operadores logísticos comenzaron a trasladar a sus tarifas los incrementos por mano de obra correspondientes al último reclamo realizado por el sindicato de camioneros". Se aclaró que los mismos "variarán en cada compañía, según la incidencia que tenga la mano de obra en cada operación, lo cual dificulta hoy realizar la estimación del impacto en cada contrato".

Dedicación total

La encuesta, difundida a fines de 2010, abarcó a directivos de 92 em-



SHUTTERSTOCK

presas de distintos rubros en ocho países de la región, aunque centrada en la realidad argentina, y apuntó a develar las principales tendencias y desafíos. Uno de ellos resultó ser el tiempo que les insumen los asuntos gremiales, a los que "el 45% de los encuestados les dedica un día o más por semana".

"En Gefco, donde trabajamos con tres de los sindicatos más fuertes de la Argentina (Camioneros, UOM y Smata) tenemos un departamento de Relaciones Laborales abocado en un ciento por ciento al trabajo con los gremios", señaló Mazzone. En tanto, el Grupo Andreani creó "un sector de relaciones laborales con nivel de jefatura, dedicado exclusivamente a atender las cuestiones gremiales".

En Provinter "las cuestiones sindicales implican dedicación de personal para su resolución". En Tasa Logística, por su parte, tiene "una importancia prioritaria el atender

"Las exigencias gremiales no están costeadas y es complejo transferirlas a los clientes", destacó Gustavo Hedemann, gerente comercial de Provinter

adecuadamente estos temas. Invertimos el tiempo necesario para mantener una fluida comunicación que es difícil de cuantificar, pero es una de las tareas más importante en nuestra empresa", remarcó la jefa de Recursos Humanos, Silvia Sánchez.

Zona de riesgo

Si bien Balzarini aclaró que el muestreo no revela datos estadísticos estrictos, sirve a los operadores como orientativo y algunos porcentajes son llamativos: un 48% del 87% de los empresarios dispuestos

a encarar proyectos de sistematización y/o automatización en sus procesos para reducir costos, evalúa el beneficio de "mejorar el manejo de personal".

"El grado de conflictividad sindical llevaría a pensar que, lamentablemente, a menor cantidad de personas menor conflictividad", según surge del sondeo, pero Balzarini hizo hincapié en esta advertencia: "(Hay que tener) cuidado si lo miramos desde el foco de la responsabilidad social empresarial". Consideró además que "no se solucionaría el problema de manera sustancial y se generaría desempleo".

En la búsqueda de alternativas, durante el Supply Chain Summit, cuyo informe final se publicó a mediados del año pasado, surgió que "el 80% de los dadores de carga terceriza alguna actividad logística" y entre las ventajas de esa variante, un 63% la atribuyó a la "reducción de la exposición a conflictos



OBRAS LLAVE EN MANO
 ESTRUCTURAS METALICAS . PISOS INDUSTRIALES
 CENTROS LOGISTICOS . OBRAS INDUSTRIALES
 HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

Una empresa de ODEBRECHT

Av. Panamericana 2250 Km 40.5 (B1619J5X) Garín Bt. As, Argentina Tel. (+54 11) 5918-6800 Email: hormetal@hormetal.com www.hormetal.com



Fernando Balzarini



Miguel Mazzone



Eduardo Dellabianca



Gustavo Hedermann

El poder sindical

crea un nuevo escenario en la actividad logística



sindicales”.

En ese relevamiento, que involucró a directivos de empresas dadoras de carga y a proveedores logísticos, aparecieron en el ítem de “Riesgos” las cuestiones “sindicales/laborales (por ejemplo huelgas) entre las tres primeras causas de sus principales problemas”. En cuanto a las dificultades del transporte por carretera en los últimos dos años, los cortes de ruta alcanzaron el primer lugar con un 79% de “muy alta y alta gravedad”, dejando en segundo lugar al “costo alto de los fletes”.

En los talleres que formaron parte de esa investigación, los representantes empresarios expresaron la necesidad de un “acercamiento y le fomenta el diálogo con los sindicatos”, así como la de “desarrollar

una relación con conciencia de las partes, acerca de la mutua interdependencia”.

En este punto la coincidencia es amplia: “Una empresa no puede crecer en desmedro de otros grupos de interés, sino que debe hacerlo armónicamente, priorizando el diálogo y el entendimiento mutuo”, subrayó Dellabianca. En tanto Sánchez remarcó que la actividad sindical “es muy importante para el funcionamiento de la empresa” y Mazzone destacó “la importancia de los delegados en aspectos ligados con la prevención, salud y seguridad laborales, donde es posible concretar un trabajo en conjunto”.

Redacción Expotrade

“No es admisible reclamar mediante vías de hecho”

Desde la óptica de Lucio Zemborain, director del Departamento de Asuntos Laborales de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), “el sindicalismo tiene un peso gravitante en la Argentina y es una realidad con la que las empresas conviven a diario”.

Apuntó además que “en la última década el sindicato de la actividad –Camioneros– ha ido aumentando su peso dentro del resto de las organizaciones sindicales, al punto tal que su titular –Hugo Moyano– lo es a su vez de la CGT y que ello lo ha logrado con una actitud altamente reivindicativa de los derechos de los trabajadores que representan”.

–¿Cómo analiza Fadecac la injerencia gremial en el quehacer logístico, particularmente la de Camioneros, que redundó en más empresas que aplican el Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) 40/89?

–Luego de casi diez años sin negociaciones colectivas, las paritarias fueron el instrumento para la actualización del ingreso. Esto motivó una importante labor gremial, unida a que la organización sindical petitionó la aplicación del CCT de la actividad a todo el personal que prestaba servicios en centros de distribución, lo cual fue respaldado por el Ministerio de Trabajo, a partir del año 2003. Desde entonces, los planteos sindicales por la aplicación de las normas convencionales se han extendido a todo el país, motivando el crecimiento significativo de esta rama de la actividad.

–¿Cuál fue la evolución de las paritarias a partir de ese año?

–Hemos tenido negociaciones anuales y algunos reclamos o planteos que hemos ido solucionando, con la intención de preservar el clima de paz social necesario para el desarrollo de una actividad como es la logística. Entre ellos se negoció la creación de la Rama Logística, dentro del CCT 40/89, que implicó el otorgamiento de adicionales remunerativos para el personal de la actividad de hasta el 12%. Los salarios se han mejorado porcentualmente por encima de cualquier indicador que se pueda utilizar y el personal hoy percibe re-



Lucio Zemborain

muneraciones que superan la media de la actividad económica, encontrándose entre los mejores remunerados del país.

–¿Qué le genera a las empresas el convivir diariamente con el gremio?

–En algunos casos les genera sobrecostos y actitudes conflictivas que los operadores deben afrontar con algún grado de incompreensión de los clientes, quienes pareciera que tratan de desconocer una circunstancia de la que también forman parte.

–¿Puede decirse que existe un diálogo franco entre el gremio y los transportistas?

–Es amplio y por parte de las empresas siempre se ha buscado encontrar soluciones a los problemas que a diario podrían dificultar la relación.

–¿Cuánto pesa en esa relación el recurso sindical de reclamar por la fuerza?

–El conflicto social desde la crisis del 2001 trajo aparejada la legalización o aceptación de vías de hecho que necesariamente deberían evitarse o impedirse. No es admisible que existiendo resortes o mecanismos a través de los cuales canalizar los reclamos, persista la reclamación mediante vías de hecho que tratan de torcer por la imposición la voluntad de aquel que se niega al planteo.

Redacción Expotrade

OCA
LOGÍSTICA EN UNA NUEVA DIMENSIÓN.

OCA

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

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.